Die französische Seeschiffahrt

unter dem Einflusse des Weltkrieges

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Friedrich Wilhelms-Universität zu Berlin

Von **Alfred Plötzer,** aus Berlin-Charlottenburg

Tag der Promotion: 27. Februar 1931
„ „ mündl. Prüfung: 22. Februar 1930

169

Referenten: Prof. Dr. Hermann Schumacher
Prof. Dr. Ludwig Bernhard

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalts-Verzeichnis

		Seite
Kap. 1:	Die Grundlagen der französisch Seeschiffahrt	1
Kap. 2:	Der französische Außenhandel	2
Kap. 3:	Der französische Überseeverkehr	3
Kap. 4:	Die Weltgeltung der französischen Seehäfen und ihr Verwaltungssystem	5
Kap. 5:	Die Einrichtungen der wichtigsten französischen Seehäfen und ihre Leistungen	7
Kap. 6:	Die Entwicklung der französischen Handelsflotte	9
Kap. 7:	Der Schiffsraum der französischen Handelsflotte	10
Kap. 8:	Das Personalproblem in der französischen Handelsmarine	13
Kap. 9:	Das französische Reedereiwesen	15
Kap. 10:	Die französischen Großreedereien und ihr Liniennetz	17
Kap. 11:	Abschließende Gesamtbetrachtung der französischen Seeschiffahrt	20
Quellen-Verzeichnis		23
Quellen-Nachweis		23

Die französische Seeschiffahrt unter dem Einflusse des Weltkrieges.

Kapitel 1.

Die Grundlagen der französischen Seeschiffahrt.

Die vorliegende Untersuchung über die französische Seeschiffahrt unter dem Einflusse des Weltkrieges richtet sich erstens auf den gesamten französischen Ueberseeverkehr und behandelt zweitens die französische Handelsflotte im besonderen.

Die Grundlagen der Seeschiffahrt eines Landes sind dessen geographische und wirtschaftliche Verhältnisse. Von unmittelbarem Einfluß sind unter den geographischen Verhältnissen die Gestaltung der Seeküsten und ihre Lage im internationalen Schiffsverkehr, während die innergeographische Gestaltung des Landes erst mittelbar, — durch die Entwicklung des Außenhandels —, auf die Schiffahrt einwirkt; letztere Erscheinung wird daher unter den wirtschaftlichen Grundlagen behandelt.

Der erste Blick bei Betrachtung der geographischen Grundlage der französischen Seeschiffahrt richtet sich auf die Art der Grenzen: Frankreich wird zu etwa drei Fünfteln von Seeküsten begrenzt, deren Gesamtlänge 3 120 km beträgt. Den größten Teil dieser Länge bildet im Norden und Westen eine zusammenhängende Seeküste, so daß eine ausgedehnte Küstenschiffahrt entstanden ist, die weiterhin die Pyrenäenhalbinsel umfährt und sich bis in die südfranzösischen Mittelmeerhäfen erstreckt; zu dieser Küstenschiffahrt wird außerdem noch die Verbindung mit den nahen französischen Kolonien und Protektoraten in Nord- und Westafrika gerechnet. Entlang der französischen Küste haben zahlreiche schlauchartige Strom- und Flußmündungen die Entstehung von großen und kleinen Häfen begünstigt, die allerdings dauernder Pflege und Verbesserung bedürfen, soweit sie dem Weltverkehr dienen.

Der zweite Blick bei Betrachtung der geographischen Grundlagen einer Seeschiffahrt richtet sich auf die Lage der Seeküsten in ihrer Beziehung zur Weltschiffahrt. Während die französischen West- und Südküsten abseits der belebten Seewege gelegen sind, liegt die Nordküste unmittelbar an dem Hochwege der europäischen Schiffahrt nach Amerika, nach Afrika, nach der Levante und nach Ostasien; das Anlaufen mancher französischer Nordhäfen kostet nur eine geringe Kursänderung vom Wege durch den Englischen Kanal und nur wenige Stunden Aufenthalt. Naturgemäß macht die internationale Schiffahrt von dieser Gelegenheit vielfach Gebrauch, und so bieten sich dem französischen Überseehandel in den Nordhäfen reichliche Beförderungsmöglichkeiten, die überdies verhältnismäßig billig sind. Die in Nordfrankreich anlaufenden ausländischen Schiffe haben nämlich bei der Ausreise von Europa meistens schon den größten Teil ihrer Überseeladung an Bord, und so ist die Rentabilität ihrer jeweiligen Reise gesichert; die betreffenden Reedereien können daher billigere Beförderungspreise gewähren als die französischen, bei denen die Einnahmen in den eigenen Ausgangshäfen meist den Hauptverdienst auf der Ausreise bedeuten. Außerdem bewirkt der Wettbewerb der Ausländer untereinander eine noch weitere Senkung der Preise. Der Vorzug dieser Lage Frankreichs kommt also dem Überseehandel zugute, dem dadurch vielseitige und billige Beförderungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Auf der andern Seite enthält aber diese Lage eine schwere Schädigung für die Entwicklung der französischen Handelsflotte, die unter dem starken ausländischen Wettbewerbe in ihren eigenen Häfen leiden muß.

Die eigentlichen, unmittelbaren Grundlagen einer Handelsschiffahrt sind jedoch wirtschaftlicher Art; die Seeschiffahrt ist ein Werkzeug des Überseehandels, der ihrem Dasein erst wirtschaftliche Berechtigung und Entwicklung verleiht. Wohl kann auch die Handelsschiffahrt eines Landes ihrerseits dessen Überseehandel beeinflussen; ein solcher Versuch bleibt aber in seinen Anfängen stecken, wenn nicht volkswirtschaftliche Gründe auf dem Gebiete des Außenhandels ihn rechtfertigen und stützen. Ähnliches, wie für den Einfluß des Ueberseehandels auf die Entwicklung der Schiffahrt, gilt für den Personenverkehr über See; auch hier ist die Nachfrage entscheidend und kann von Seiten der Schiffahrt nur innerhalb enger Grenzen erweitert werden.

Aus der Erkenntnis der Abhängigkeit der Handelsschiffahrt von der Überseeverkehrsnachfrage ergibt sich die Notwendigkeit, den französischen Überseeverkehr im Rahmen des Außenhandels, ferner nach Menge, Art und Richtung zu untersuchen, desgleichen auch den Personenverkehr über See.

Kap. 2.

Der französische Außenhandel.

Frankreich war vor dem Weltkriege ein Land, das unter Ausschaltung von Luxusbedürfnissen seine Bevölkerung mit den eigenen Bodenerzeugnissen nahezu ausreichend hätte ernähren können; es brauchte beispielsweise, im Gegensatz zu England, nur einen kleinen Teil seines Nahrungsmittelbedarfes aus dem Auslande zu beziehen. Da aber die französische Industrie nach Möglichkeit vergrößert wurde, so genügten bald die im Lande befindlichen Kohlenvorkommen nicht mehr, und man war vor dem Kriege bereits zu einer erheblichen Kohleneinfuhr aus England gezwungen. Die französische Ausfuhr bestand hauptsächlich aus Bodenschätzen — Metallen und chemischen Stoffen für industrielle Verwertung —, sowie aus den Erzeugnissen der französischen Industrie. Frankreichs gesamter Außenhandel nahm vor dem Weltkriege unter den Staaten der Erde den vierten Platz ein; voran standen Großbritannien, Deutschland und die Vereinigten Staaten.[2])

Im Kriege ergaben sich folgende Veränderungen: Die Einfuhr von Nahrungsmitteln stieg unwesentlich an, während die Kohleneinfuhr einen erheblichen Zuwachs aufwies; denn der Nahrungsmittelbedarf der französischen Zivilbevölkerung hatte ja nur um soviel zugenommen, als früher durch die nicht unbedingt notwendige Einfuhr ausländischer Genußmittel gedeckt worden war. Von dieser Menge ist andererseits der Bedarf der zu Soldaten gewordenen Männer abzuziehen, die fortan aus Heeresbeständen verpflegt wurden. Ein Teil der vom Heere verbrauchten Nahrungsmittel wurde unmittelbar als Militärtransport eingeführt und demgemäß in den Angaben über den reinen Handelsverkehr nicht berücksichtigt.

Die Kohleneinfuhr mußte gesteigert werden, weil der größte Teil der französischen Kohlengruben in Feindeshand war und der Rest nicht so intensiv ausgenutzt werden konnte. Daß die Kohleneinfuhr nicht im gleichen Maße gewachsen ist, wie die verlorenen Mengen ausmachten, geht auf den gleichzeitigen Verlust von (1916) rund 80% der französischen Hochöfen und damit auf eine Verringerung des Kohlenbedarfs zurück[3]); übrigens war England durchaus nicht bereit, soviel Kohlen zu liefern, wie Frankreich forderte, sondern rationierte seinen im Kriege besonders kostbaren Kohlenschatz.

Die französische Ausfuhr sank im Kriege auf etwa ein Drittel der Friedensmenge, da die französischen Industrien teils in den Dienst der Landesverteidigung gestellt wurden, und sie andernteils wegen allgemeiner Kriegshemmungen nicht mehr so viel erzeugten, daß davon eine friedensmäßige Ausfuhr möglich gewesen wäre.

Wie gestalteten sich nun die Verhältnisse nach dem Kriege, und welche Wirkungen hinterließ dieser?

Der Welthandel hat im Jahre 1925, auf die Vorkriegswerte umgerechnet, den Umfang von 1913 wieder erreicht; es zeigen sich jedoch starke örtliche Verschiebungen. Der Anteil Europas am Welthandel ist von 70,5% auf 61,8% gefallen,[4a]) und zwar zugunsten der Vereinigten Staaten, Kanadas und Japans. Von dem Verlust am empfindlichsten betroffen wurde Deutschland, dessen Anteil am Gesamtwelthandel von 15% auf 9,9% gefallen ist. Frankreich hatte 1925 seinen Anteil von 1913 bereits zu 90% wieder erreicht.[4b]) Die größte Rolle bei diesem Wiederaufschwung spielen die Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages von 1919 und auch diejenigen des auf dem Dawesplane beruhenden Londoner Abkommens von 1924, welche nicht nur negativ den gefürchteten deutschen Wettbewerb sehr erschwerten, sondern auch in dem von Deutschland abgetretenen Elsaß-Lothringen sowie zeitweilig im Saargebiet den Franzosen neue Wirtschaftsgebiete mit reichen Bodenschätzen erschlossen, deren Ausnutzung die französische Industrie und Außenhandelsbilanz in günstigster Weise beeinflußte. Diese Umstände haben die französische Handelsbilanz, die vor dem Weltkriege stets passiv gewesen war, 1924 zum erstenmal aktiv gestaltet und überhaupt Frankreich mit dem Weltmarkte enger als früher verflochten.[4c])

Für die vorliegende Untersuchung ergibt sich jedoch als wesentlich folgende Frage? Inwieweit haben die genannten Umwälzungen auf den Überseehandel eingewirkt? Wir müssen also das Verhältnis zwischen den über die Landesgrenzen und durch die Seehäfen gehenden Transporten im französischen Außenhandel vergleichen. Dazu dient folgende Aufstellung:

Im französischen Außenhandel wurden befördert:[5])

Millionen Gewichts-to	Ueber See	Ueber Land
1913	40	34,7
1915	39,2	2,6
1918	33,6	4,1
1920	39,3	31.3
1922	36,9	44,4
1924	43,5	59,4
1926	35	52

Vor dem Weltkriege ging also mehr als die Hälfte des Außenhandels über See; das entspricht übrigens ungefähr dem Verhältnis zwischen den französischen Seeküsten und den Landgrenzen, obgleich dieses geographische Verhältnis nicht maßgebend für den Anteil des Überseehandels am Außenhandel eines Landes ist.

Der Kriegszustand zerstörte den größten Teil des über die Landesgrenzen erfolgten Handels und des Durchgangsverkehrs und ließ auch den französischen Verkehr über die noch passierbaren Grenzen mit verbündeten oder neutralen Staaten nicht wesentlich wachsen. So fiel der Anteil der Überland-Transporte im Außenhandel um rund neun Zehntel der Vorkriegsmenge, während die Schiffahrt nur um rund ein Zehntel weniger als vorher beförderte.

Nach dem Weltkriege erreichten die Seetransporte im französischen Außenhandel allmählich wieder die Vorkriegsziffern. Die über die französischen Landgrenzen beförderten Gütermengen jedoch nahmen ganz erheblich zu und wurden seitdem viel größer als die über See beförderten Mengen. Diese Umwälzung im Verhältnis zwischen den Übersee- und den Überland-Transporten beruht hauptsächlich auf den Grenzverschiebungen und anderen wirtschaftlichen Bestimmungen durch den Versailler Friedensvertrag, welcher den Franzosen den Handelsverkehr mit wichtigen Wirtschaftsgebieten erleichterte, der früher durch Zollschranken behindert gewesen war.

Aus der nachfolgenden Aufstellung[6]) werden die hauptsächlichen Gebiete ersichtlich, die das Überwiegen des Landverkehrs über den Seeverkehr im französischen Außenhandel verursachen:

Ausschnitt aus dem französischen Außenhandel.

1913				Zahlen in Millionen Gewichts-to	1924			
Einfuhr		Ausfuhr			Einfuhr		Ausfuhr	
See	Land	See	Land		See	Land	See	Land
1,2	7,9	0,3	5,5	Deutschland	2	9	0,1	3
—	—	—	—	Saargebiet	—	8	—	4,5
				Luxemburg				
--	8,4	0,1	8,4	Belgien	—	9,4	0,1	13,1

Den größten Einfluß hatte also die französische Besetzung des staatsrechtlich deutsch gebliebenen, aber durch den Versailler Friedensvertrag bis 1935 als „besetztes Gebiet" erklärten Saarbeckens, dessen gewaltige, voluminöse Kohlenproduktion seitdem nach Frankreich wanderte. Daneben ist eine gesteigerte französische Ausfuhr nach Belgien zu verzeichnen, welche nach dem Kriege das zollpolitisch früher zu Deutschland gehörige Luxemburg angeschlossen wurde.

Bei der Behandlung des vorangehenden Themas liegt die Frage nahe, wieweit wohl der Transitverkehr die französische Schiffahrt beeinflusse. Der Transitverkehr bringt einem Lande Arbeitsgelegenheit und damit Verdienst; so könnte sich auch der französischen Handelsschiffahrt auf

diese Weise ein Beschäftigungsgebiet eröffnen. Die Handelsstatistik zeigt indessen, daß letzteres nur in sehr beschränktem Maße der Fall ist.

Transithandel durch Frankreich.[7])

In Tausenden Gewichts-to	1913	1924	1926
Außenhandel	74 700	120 900	86 900
Transit-	960	5 290	2 820
Davon über See ausgeführt	120	180	215
Ueberseehandel	40 000	43 500	34 900

Leider fehlt eine deutliche Angabe darüber, wieviel von dem Transithandel über See eingeführt wurde. Unter Schätzung dieser fehlenden Zahlen auf ungefähr eine ähnliche Höhe, wie die Übersee-Ausfuhrmengen des Transits betragen, ergeben dann die ca. 240 000 t Transit gegenüber dem Überseehandel von 40 Millionen des Jahres 1913 und für 1926 ca. 430 000 t gegenüber rund 35 Millionen t einen so minimalen Anteil (ca. 1%), daß daraus ersichtlich wird, in wie geringem Grade die französische Seeschiffahrt aus dem Transitverkehr durch Frankreich Nutzen schöpfen kann. Unter Berücksichtigung der europäischen Wirtschaftslage besteht übrigens auch in absehbarer Zukunft keine Aussicht für Frankreich, den Transitverkehr über seine Häfen wesentlich wachsen zu sehen, da bisher nicht einmal die zwischen 1913 und 1924 erfolgte Verfünffachung des Gesamttransits eine entsprechende Steigerung des Überseetransits herbeizuführen vermocht hat.

Kap. 3.

Der französische Ueberseeverkehr.

Eine der wichtigsten Fragen im Überseeverkehr gilt der Güter-Tonnagebilanz: Wie ist das mengenmäßige Verhältnis zwischen Übersee-Ein- und Ausfuhr beschaffen? Die Rentabilität der Schiffahrt erfordert möglichste Ausnutzung der Fahrzeuge bei jeder Reise; will man diese Bedingung für die gesamte Schiffahrt eines Landes erfüllt sehen, so müssen die Ein- und Ausfuhrmengen des Überseehandels soweit wie möglich ausgeglichen werden — eine Aufgabe, die im Interesse der ganzen Volkswirtschaft liegt. Die nachfolgende Übersicht zeigt indessen, daß man diese Aufgabe in Frankreich nicht gelöst hat.

Französische Überseehandels-Bilanz.[1])

In Millionen Gewichts-to	Uebersee- Einfuhr	Uebersee- Ausfuhr	Gesamter Ueberseehandel
1913	30,1	9,8	40
1915	34,3	4,9	39 2
1918	30,8	3	33,6
1920	32,9	6,4	39,3
1922	29,6	7,2	36,9
1924	34,1	9,4	43,5
1926	26,2	8,7	34,9

Im letzten Jahre vor dem Weltkriege blieb also der aus französischen Häfen auslaufende Schiffsraum zu zwei Dritteln unausgenützt. Nachdem sich im Laufe des Krieges dieses Verhältnis so ungünstig verschoben hatte, daß oft nur ein Zehntel der Tragfähigkeit der Fahrzeuge produktiv arbeitete, während neun Zehntel des Schiffsraumes leer oder voll Ballast fahren mußten, gestaltete sich die Tonnage-Überseehandels-Bilanz in den dem Kriege folgenden Jahren allmählich wieder so ähnlich, wie sie vor dem Ausbruch des Krieges gewesen war; auf 3 t Einfuhr kam 1926 wieder 1 t Ausfuhr.

Eine ähnliche, wenn auch nicht so genaue Grundlage zur Beurteilung der Tonnage-Bilanz im Überseehandel bieten die Ziffern des beladenen und des in Ballast fahrenden Schiffsraumes:

Verkehr in den französischen Häfen.[2])

In Tausenden Netto-Reg.-T.	Einfahrt Mit Ladg.	Einfahrt In Ballast	Ausfahrt Mit Ladg.	Ausfahrt In Ballast
1913	34 500	700	26 100	9 400
1918	19 900	300	5 200	13 200
1924	42 500	900	32 600	10 700
1926	44 100	1 500	37 700	7 800

Auch hierbei entsteht dasselbe Ergebnis, wie beim Vergleich der bewegten Gütermengen: ein beträchtlicher Teil des ausfahrenden Schiffsraumes bleibt in der französischen Seeschiffahrt ungenützt und macht sie zu einem recht unrentablen Wirtschaftsgebiet; 1924 fuhr noch rund ein Drittel in Ballast aus, 1926 hatte sich dieser Teil allerdings auf fast ein Fünftel verringert.

Eine deutliche Erklärung für die so ungünstige Tonnage-Überseehandels-Bilanz geht hervor aus einem

Auszug der mengenmäßig hauptsächlichen Güter aus dem französischen Überseehandel.[3])

In Tausenden Gewichts-to	Einfuhr 1913	Einfuhr 1917	Einfuhr 1924	Ausfuhr 1913	Ausfuhr 1917	Ausfuhr 1924
TierischeErzeugnisse	442	518	523	169	38	113
Mehl und Getreide	4 027	4 140	3 397	615	55	555
Früchte und Samen	1 292	615	1 198	187	63	210
Kolonialwaren	430	910	800	328	132	271
Oele u. Pflanzensäfte	103	161	133	149	36	107
Gewöhnliche Hölzer	1 880	341	1 183	987	707	1 213
Zu verarbeitende Pflanzenstoffe	583	410	478	52	14	25
Getränke	1 030	1 352	1 068	260	103	223
Steine, Erden, Brennstoffe	17 095	20 284	22 165	3 588	1 562	3 226
Metalle	1 252	3 976	1 241	1 588	230	1 632
Chem. Erzeugnisse	597	921	501	365	105	467
Metallerzeugnisse	120	601	111	248	57	245
Gesamter französ. Ueberseehandel	30 100	35 600	34 100	9 800	3 500	9 400

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß in der französischen Übersee-Einfuhr weit vor allen andern Gütern die Steine, Erden und Brennstoffe die erste Stelle einnehmen und über die Hälfte der gesamten Übersee-Einfuhr ausmachen. Noch klarer wird das Bild, wenn man innerhalb dieser Gruppe die Steinkohle betrachtet.

Die rohe Steinkohle in der französischen Einfuhr.[4])

In Taus. Gew.-to	1913			1917			1924		
Einf. aus	Ueber See	Land	Zusamm.	Ueber See	Land	Zusamm.	Ueber See	Land	Zusamm.
England	13 200	15	13 215	17 120	—	17 120	14 902	113	15 015
Deutschl.	644	3 000	3 644		—	—	1 991	2 620	4 612
Saargeb.							—	6 768	6 768
Luxemb.									
Belgien	unt. 0	3 768	3 768	—	—	unt. 0	25	1 991	2 016
Gesamte Steink.-Einfuhr	13 946	6 903	20 849	17 187	2	17 423	17 423	12 040	29 464

Unter den 30 Millionen t der ganzen Übersee-Einfuhr waren 1913 also über 13 Millionen t englische Kohlen, — unter den 34 Millionen t im Jahre 1924 fast 15 Millionen t. In diesen Zahlen liegt die Erklärung eines Hauptgrundes für die so starke Passivität der französischen Überseehandels-Bilanz. Den zweiten großen Passivposten nach den Kohlen bildet mit 4 Millionen 1913 und mit 3½ Millionen

1914 die Getreide-Einfuhr. Dem Übergewicht der Einfuhr in fast allen Warengattungen stehen nur wenige Posten gegenüber, die teilweise einen Ausgleich erlauben; die bedeutendsten davon sind die Metalle und Metallerzeugnisse, ferner andere Fabrikate verschiedenen Materials. Unter der Ausfuhr der Steine, Erden und Brennstoffe, die zahlenmäßig den größten Ausfuhrposten bilden, befanden sich 1913 und auch wieder 1924 rund 2 Millionen t Bunkerkohlen für französische Schiffe[5]), so daß dieser Anteil als Frachtgut nicht in Betracht kam.

Die Lösung der Aufgabe, die Tonnagebilanz im französischen Überseehandel zu balanzieren, läge also darin, entweder die Übersee-Ausfuhr um viele Millionen t zu steigern — was voraussichtlich nicht möglich sein wird —, oder aber die gewaltige Steinkohlen-Einfuhr aus England soweit wie irgend möglich zu verringern. Dieser Weg könnte durch weitestgehende Ausnutzung der in Frankreich zahlreich vorhandenen Wasserkräfte erfolgreich beschritten werden und führte dann sowohl zu einer willkommenen Entlastung der französischen Außenhandelsbilanz, als auch zur Rationalisierung und Ermöglichung einer besseren Rentabilität in der französischen Seeschiffahrt. Die übrigen Veränderungen in der Warenliste des Überseehandels berühren die Schiffahrt mengenmäßig in weit geringerem Grade und werden daher nicht näher erörtert.

Nach Behandlung der Frage, w a s hauptsächlich im französischen Überseehandel befördert wurde, wendet sich die Untersuchung nun seiner R i c h t u n g zu, und zwar möge den nachfolgenden Erörterungen zunächst eine Übersicht zugrunde gelegt werden:

Die hauptsächlichsten Länder des französischen Überseehandels.[6])

In Tausenden Gewichts-to	Franz. Einfuhr			Franz. Ausfuhr		
	1913	1917	1924	1913	1917	1924
England	14 420	21 510	15 820	2 350	1 230	3 090
Verein. Staaten	1 550	5 820	2 750	250	120	360
Deutschland	1 230	—	2 070	330	—	110
Rußland	2 160	140	—	90	60	—
Spanien	1 380	1 310	1 090	320	30	240
Argentinien	1 210	810	1 560	260	20	100
Italien	230	110	250	290	40	180
Schweden	850	180	790	80	?	68
Brit. Indien	950	800	780	?	?	?
Algier	1 000	960	1 680	930	300	710
Tunis	870	210	1 230	250	50	200
Marokko	?	280	?	230	110	260
Senegal	180	130	250	90	20	110
Indochina	360	220	200	80	14	?
Uebr. frz. Kolonien	420	300	660	270	46	280
Gesamt. französ Ueberseehandel	30 100	35 600	34 100	9 800	3 500	9 400

Die Aufstellung der wichtigsten Herkunfts- und Bestimmungs-Länder im französischen Überseehandel zeigt nicht unerhebliche Veränderungen unter dem Einflusse des Weltkrieges. Nahezu völlig ausgeschaltet erscheint jetzt der Handel mit Rußland, dessen Getreide-Einfuhr früher eine recht bedeutende Rolle für Frankreich gespielt hatte und die mengenmäßig die größte hinter der englischen Kohlen-Einfuhr gewesen war. Auf das Anschwellen der letzteren ist bereits genügend hingewiesen worden. Desgleichen haben amerikanische Waren und Rohstoffe während des Krieges den französischen Markt erobert und einen Teil dieses Gewinnes auch nach dem Kriege zu verteidigen vermocht. Die Einfuhr aus Deutschland ist infolge der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages sowie des Dawes-Reparationsplanes gewachsen, wobei sich auch die Überseetransporte im Vergleich mit der Menge von 1913 vergrößert haben. An vierter Stelle einer Übersee-Einfuhrsteigerung nach Frankreich steht Argentinien, das teilweise den Ausfall Rußlands ersetzen konnte. Fast alle übrigen fremden Länder weisen einen Rückgang ihres Überseehandels mit Frankreich auf.

Unter den französischen Kolonien und Schutzgebieten entfällt der mengenmäßig größte Verkehr auf die drei großen nordafrikanischen Gebiete Algier, Tunis, Marokko, die noch zur französischen Küstenfahrtzone gerechnet werden. Eine geringe Einfuhr kommt aus dem Senegalgebiet; auch der Handelsverkehr mit dem fernen Indochina ist recht klein im Verhältnis zu der Größe dieser Kolonie und den dafür gemachten Aufwendungen. Der Rest des französischen Kolonialhandels zerstreut sich auf zahlreiche Inseln und kleine Gebiete an den verschiedensten Stellen des Erdballs, zum Beispiel: die Somaliküste, Madagaskar, Westindien und die Südsee.

Die vorangehende Darstellung hat den französischen Überseehandel in seiner Struktur, nach Umfang, Richtung und Warengattungen, gezeigt. Der Überseeverkehr umfaßt indessen noch eine weitere Grundlage der Handelsschiffahrt: den Personenverkehr.

Der Strom der Reisenden, welcher die französischen Häfen passiert, setzt sich aus Franzosen und Ausländern zusammen; dabei handelt es sich entweder um Geschäfts- oder um Vergnügungsreisen, wobei allerdings meistens wohl beides miteinander verbunden wird. Im Gegensatz zu England, dessen enge Verbindung mit seinen wirtschaftlich hochentwickelten und teilweise von Europäern dauernd bewohnbaren Dominions und Kolonien einen überaus regen überseeischen Personenverkehr bedingt, besitzt Frankreich in seinen Kolonien wenig eigentliche Siedlungsgebiete mit günstigem Wohnklima, sondern hauptsächlich Produktionsgebiete der sogenannten Kolonialhandelsgüter, wo nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Franzosen als militärische Besatzung, als Verwaltungsbeamte oder Landwirte tätig ist. Neben dem Kolonialverkehr besteht der übliche Geschäfts- und Vergnügungs-Reiseverkehr, der jedoch durch die für Franzosen sehr empfindlichen Valutadifferenzen im internationalen Seeverkehr in den französischen Inflationsjahren der Nachkriegszeit erheblich eingeschränkt worden ist. Wirkte die Inflation auf die Franzosen reisehindernd, so förderte sie auf der anderen Seite den Reiseverkehr valutakräftiger Ausländer nach Frankreich, und so dürften denn die benachbarten Engländer und die durch den Krieg wohlhabend gewordenen Amerikaner den größten Teil des durch französische Häfen strömenden Personenverkehrs ausmachen.

Leider ist es weder möglich, Zahlenangaben über die internationale Zusammensetzung dieses Reiseverkehrs zu machen, noch darüber, wieviel davon auf französischen oder auf ausländischen Schiffen befördert wurde. Überhaupt ist der Personenverkehr zahlenmäßig sehr schwer erfaßbar; amtliche Statistiken erwähnen ihn nicht, die französischen Reedereien sind zu Angaben darüber kaum zu bewegen, besonders nicht für Ausländer, und in Zeitungen und Zeitschriften finden sich meistens ungenaue und lückenhafte Berichte. Deshalb müssen leider die wenigen Zahlen genügen, die nachfolgend angeführt werden können.

Ein Beispiel dafür, wie stark der Personenverkehr in der Weltschiffahrt allgemein durch den Krieg vermindert worden ist, gibt die Nordatlantik-Fahrt. Hier wird der Rückgang der Passagiere zwischen Nordamerika und Europa von 2,5 Millionen Reisender im Jahre 1913 auf 0,9 Millionen im Jahre 1926 beziffert;[7]) dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Strecke unter allen andern auf der Erde eine der belebtesten war und ist. Dementsprechend sind die folgenden Zahlen über Frankreich zu werten; das heißt: die zwar wieder langsam steigenden Ziffern dürften noch immer wesentlich unter den Vorkriegsziffern bleiben.

Personenverkehr über französische Häfen.[8])

1923: 3 033 052 Fahrgäste,
1924: 3 136 526 „
1925: 3 402 429 „
1926: 3 925 871 „

Diese Aufstellung läßt leider nicht erkennen, wieviele Fahrgäste tatsächlich weite Seereisen antraten oder beendeten; denn auch der England-Verkehr und der Küstenverkehr ist in den Zahlen enthalten.

Ein etwas deutlicheres Bild ergibt sich, wenn man den Passagierverkehr in den hauptsächlichen Überseereise-Häfen vergleicht:

Personenverkehr in einigen französischen Seehäfen 1926.[9])

Marseille	787 157	Fahrgäste
Boulogne ...	551 026	„
Le Havre ...	542 963	„
Cherbourg ..	211 922	„
Brest	137 812	„
Fährorte		
Calais	589 560	„
Dieppe ...	301 646	„

Unter den genannten Häfen sind Boulogne und Cherbourg die bevorzugten Anlegehäfen des internationalen Linienverkehrs, während der durch Marseille und Le Havre gehende Verkehr mehr nationalen Charakter trägt; Brest hat erst neuerdings eine solche Bedeutung als Passagierhafen bekommen, nachdem die Amerikaner dort im Kriege am Ausbau des Hafens (für Truppentransporte) gearbeitet haben, und auch die Eisenbahnverbindung mit Paris verbessert worden ist. Das einzige Beispiel, das genaue Einzelheiten zeigen kann, bildet der Hafen Cherbourg[10]). Von seinen 173 405 Passagieren 1925 [nach anderer Quelle 195 776[11])] reisten 61% in Kabinen, 34% Auswanderer fuhren im Zwischendeck, und nur 5% reisten von oder nach europäischen Häfen; von der Gesamtzahl dieser Passagiere reisten zwei Drittel in den Sommermonaten bis Oktober. Im Juli 1925, während täglich drei bis fünf Anläufe fremder Überseedampfer erfolgten, reisten rund 25 000 Fahrgäste über Cherbourg.

In Bezug auf die Richtung des Personenverkehrs ist man, mangels genauer Zahlen, auf Schätzung angewiesen Die Passagierziffern von Calais und Dieppe für 1926, zuzüglich noch einiger anderer Häfen, lassen mit annähernder Sicherheit auf einen Verkehr von mindestens 1 Million Fahrgäste zwischen England und Frankreich schließen. Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten, mit Argentinien und Brasilien kann auf etwa 1½ Millionen Passagiere geschätzt werden. Die dritte Hauptrichtung bilden die französischen Kolonialgebiete an der nord- und westafrikanischen Küste bis zur Kongomündung; die Anzahl der dabei beförderten Personen mag auf ¾ Millionen zu schätzen sein. — Die übrigen Fahrgäste verteilen sich auf andere Weltverkehrswege.

Eine genaue, ziffernmäßige Erfassung der durch französische Häfen gereisten Auswanderer ist nur in bezug auf die Franzosen möglich. Wir finden[12])

1921 bis 1925 durchschnittlich 1 800 Personen jährlich,
1926 bis 1928 „ 3 600 „ „

die sich in französischen Häfen mit dem Ziele Amerika einschifften. Die letzteren Ziffern, die offenbar nach der Stabilisierung der französischen Währung so heraufgeschnellt sind, stellen ungefähr ein Zwanzigstel des Gesamtverkehrs in dieser Richtung dar.

Eine gewisse Beachtung gebührt noch der Frage, inwieweit die französischen Eisenbahntarife den Verkehr der Seehäfen beeinflussen.

Das im französischen Eisenbahnwesen vorherrschende Wirtschaftssystem ist das des Privatmonopols unter staatlicher Kontrolle. Das gesamte französische Eisenbahnnetz besteht aus mehreren großen (staatlich kontrollierten) Privatbahngesellschaften und einigen staatlichen Linien, die als „Staatsbahn" zusammengefaßt bezeichnet zu werden pflegen. Das Zentrum für alle großen Bahnlinien ist Paris Von dort aus wird die Verbindung mit den Nordhäfen durch die Nordbahn und Staatsbahn, mit den am Atlantischen Ozean gelegenen Westhäfen durch die Staatsbahn und die Orleansbahn vermittelt, und nach Süden und Südwesten erstrecken sich die Linien der P.L.M. (Paris—Lyon—Marseille)-Bahn sowie der Südbahn, während das Netz der Ostbahn keinen Seehafen bedient.[13])

Einer Förderung des Seeverkehrs in den französischen Häfen dienen zahlreiche Sondertarife, die sich auf Ausfuhr- oder Durchfuhrgüter beziehen.

Die wichtigste Bestimmung dieser Art ist eine zehnprozentige Ermäßigung (gegenüber den Sätzen des französischen Generaltarifs) auf den großen französischen Bahnen zugunsten aller zur Ausfuhr aus Frankreich bestimmten Güter; in einigen Spezialtarifen steigt diese Ermäßigung für gewisse Güter sogar bis auf 35% an.[14])

Aus den spezialisierten Ausführungsbestimmungen zu diesen Ausfuhrtarifen — Artikel 61 — geht dann hervor, daß diese Ermäßigungen unmittelbar nur dann zur Anwendung kommen, wenn die Exportgüter an eine der in einer Sonderliste genannten (französischen oder ausländischen) Reedereien oder an Vertreter des französischen Kolonialministeriums adressiert sind.[15])

In allen andern Fällen müssen die Exporteure zunächst die höheren Generaltarifsätze bezahlen und nach erweislicher Ausfuhr die Differenz mittels Erstattungsantrages zurückerbitten. Hierin liegt also eine ausdrückliche Begünstigung der nationalen Schiffahrt, die sie allerdings auch mit einigen ausländischen Reedereien teilen muß.

Daneben gibt es nun die zweite Form:

Zahlreiche Sondertarife für bestimmte Güter und Strecken, wodurch vorwiegend ausländische Güter zur Durchfuhr über französische Bahnen und Häfen herangezogen werden sollen. So bestehen Gütertarif-Ermäßigungen beispielsweise zwischen Schweizer Grenzorten und einerseits Dünkirchen, andererseits Marseille — in beiderlei Richtungen[16]) —, ferner zwischen holländischen Grenzorten und Bordeaux — beziehungsweise Marseille[17]) —, sogar Agrarprodukte entfernter Alpengegenden versucht man über die Schweiz in nordfranzösische Häfen zu ziehen[18]).

Wie stark nun alle diese genannten Ermäßigungstarife benutzt werden — oder gar, inwieweit sie tatsächlich der nationalen Handelsflotte Nutzen bringen —, das entzieht sich leider unserer Kenntnis. Jedoch läßt sich nach den amtlichen französischen Ziffern über die Durchfuhr, die an anderer Stelle dieser Untersuchung bereits dargestellt worden sind (Kapitel 2 Tabelle 3), mit starker Wahrscheinlichkeit vermuten, daß eine effektive Begünstigung der französischen Seeschiffahrt und insbesondere der nationalen Handelsflotte durch die vorgenannten eisenbahntariflichen Maßnahmen nur in minimalem Umfange erreicht worden ist.

Zum Schlusse möge noch erwähnt werden, daß auch die französische Schiffbau-Industrie durch einige Sondertarife in die begünstigte Lage versetzt wird, ihre metallischen Baustoffe auf den französischen Eisenbahnen zu ermäßigten Frachtsätzen anrollen zu lassen.[19])

Damit ist auf die wichtigsten Probleme des von den französischen Seehäfen bewältigten Güter- und Personenverkehrs hingewiesen.

Kap. 4.

Die Weltgeltung der französischen Seehäfen und ihr Verwaltungssystem.

Die Häfen sind untrennbar mit der Schiffahrt verbunden und spielen für sie dieselbe Rolle, wie die Bahnhöfe für die Eisenbahn; erst ihre Vermittlung macht die Fahrzeuge zu nützlichen Organen der betreffenden Volkswirtschaft. Die Häfen tragen zwar den Stempel nationaler Eigenart, aber neben der nationalen Flotte nehmen sie auch Schiffe fremder Staaten auf, die im Überseehandel des betreffenden Landes mitarbeiten. Es ist daher angemessen, die Entwicklung der französischen Seehäfen im Rahmen des ersten Teiles dieser Arbeit, der den gesamten französischen Überseeverkehr behandelt, zu untersuchen.

Die geographische Gestaltung der französischen Seegrenzen hat die Entstehung zahlreicher Häfen begünstigt. Unter den rund 70 derartigen Küstenorten — teilweise Fischerdörfern und bescheidenen Städtchen — befinden sich etwa acht Häfen oder Hafenzonen, die den größten Teil des französischen Überseeverkehrs bewältigen:

Dünkirchen, Boulogne, Rouen, Le Havre, Cherbourg, St. Nazaire und Nantes, Bordeaux, Marseille. Dahinter sind dann noch einige Häfen mittlerer Ordnung zu nennen, die indessen keine eingehende Betrachtung finden sollen: Caen, Rochelle-Pallice, Cette; die beiden Kriegshäfen Toulon und Brest; und die beiden Fährorte des England-Verkehrs: Dieppe und Calais.

Im internationalen Vergleich der Häfenverkehrsziffern ist der Rangplatz der französischen Seehäfen durch die allgemeinen Verschiebungen im Schwergewichte des Welthandels zugunsten Amerikas und des fernen Ostens in den letzten Jahrzehnten naturgemäß gesunken. Leider macht die Vielfältigkeit der Hafenverkehrsprobleme einen gerechten und genauen Vergleich auf diesem Gebiete unmöglich; weder die Ziffern der ein- und ausgelaufenen Brutto- oder Netto-Tonnage, noch die vielfach ungenau erfaßbaren Angaben über die Beschaffenheit der Häfen ergeben ein klares und einwandfreies Bild. Trotzdem soll versucht werden, einige Anhaltspunkte zu geben.[1])

Marseille, die „métropole maritime", hatte im Jahre 1870, nach der dort verkehrenden Tonnage gemessen, noch die dritte Stelle unter den Welthäfen innegehabt — hinter London und Liverpool; bis zum Weltkriege hatten sich dann aber Hamburg und Antwerpen, zeitweilig auch noch Rotterdam, dazwischen geschoben, so daß Marseille unter den europäischen Häfen erst die fünfte oder sechste Stelle einnahm. Außerhalb Europas war vor allen andern der New Yorker Hafen an Verkehrsstärke und entsprechenden Anlagen gewaltig gewachsen; gleichzeitig hatten die drei ostasiatischen Häfen Singapore, Hongkong und Schanghai mit sehr schnell steigenden Besuchsziffern Marseille überholt.

Dem Emporkommen der außereuropäischen Welthäfen hatte Frankreich ohne Hinderungsmöglichkeit zusehen müssen; daß aber die benachbarten Plätze Antwerpen und Rotterdam eine überragende Stellung gegenüber den französischen Nordhäfen gewinnen konnten, ist einerseits durch die Unterlegenheit der französischen Handelsflotte und andererseits durch die Unzulänglichkeit der französischen Häfen vor dem Weltkriege verschuldet worden. Die Entwicklung der nationalen Handelsschiffahrt in Frankreich bildet das Thema des zweiten Teiles dieser Arbeit und wird dort ausführlich behandelt. Die Unzulänglichkeit der französischen Seehäfen ging auf das ganze Verwaltungssystem zurück, das daher nachfolgend eingehend und mit seinen Wirkungen dargelegt werden soll.[2])

In den Jahrzehnten vor dem Weltkriege unterstanden Ausbau, Instandhaltung und Betriebsführung aller französischen Seehäfen einer staatlichen Zentrale in Paris. Sämtliche Hafeneinnahmen flossen dort zusammen und wurden von dort verteilt; sämtliche Ausgaben für Hafenbauten unterlagen der Parlamentsbewilligung, und ihre Durchführung lag nachher gleichfalls in Händen des Staates. Diese Art der Verwaltung der französischen Seehäfen bildete geradezu ein Schulbeispiel dafür, wie staatliche Zentralisierung einen großen und wichtigen Wirtschaftskörper entwerten und in seiner Entwicklung hemmen kann. Die Wirkungen dieses Systems waren folgendermaßen: Wenn die Handels- und Schiffahrtsinteressen eines Hafens einen Erweiterungs- oder Neubau von Hafenbecken erforderten, ging ein entsprechender Antrag an die französische Kammer, und die Angelegenheit wurde dadurch zunächst einmal monatelang verschleppt. Alsdann debattierten die Abgeordneten über die Notwendigkeit und Höhe der Ausgabe, denn wenn einem Hafen etwas zukommen sollte, so wollten gleichzeitig auch die Abgeordneten anderer Küstengebiete für die in ihrem Wahlbezirk liegenden Hafenstädte etwas erreichen. Meistens verringerte man auf diese Weise die ursprünglich als notwendig beantragte Summe und verteilte das „Ersparte" auf andere Häfen, und nicht immer konnte bei solchen Anlässen verhindert werden, daß die Staatsgelder in volkswirtschaftlich unrentable Ausgaben für kleine und kleinste Küstenorte zersplittert wurden. Im weiteren Verlaufe sorgte dann die bürokratische Umständlichkeit dafür, daß die Hafenbauten nur langsam ihrer Vollendung entgegengingen, und so trat denn vielfach der Fall ein, daß neuerbaute Kaianlagen und Hafenbecken, wenn sie mehrere Jahre nach der erstmaligen Antragstellung endlich eingeweiht wurden, im internationalen Vergleich zu den Erfordernissen der inzwischen fortgeschrittenen Schiffahrt bereits zu klein und veraltet waren.

Das Heilmittel gegen diese Zustände glaubte man allgemein in einer gewissen Dezentralisierung und Häfen-Selbstverwaltung zu erkennen. Diese vielumstrittene Autonomie der Seehäfen war in einem Gesetz vom 10. Januar 1912 als fakulativ zugelassen worden, jedoch bedurfte das neue Gesetz, um praktisch wirksam zu werden, noch genauer Ausführungsbestimmungen. Als diese schließlich — nach vier Jahren! — am 16. März 1916 erschienen, wurden die durch das eigentliche Gesetz den großen Hafenstädten gewährten mageren Rechte beinahe völlig aufgehoben, und die Interessenten nahmen Abstand, von dieser Möglichkeit einer Autonomie Gebrauch zu machen.[3])

Außerdem überholte der Weltkrieg die Ereignisse. Die gewaltige Beanspruchung der Häfen zur Versorgung des vom Landverkehr nahezu abgeschnittenen französischen Volkes und zugleich der Millionenheere auf französischem Boden, sowie die riesigen Kriegsmaterial-Transporte erzwangen naturnotwendig einen sofort notwendigen Ausbau einiger geeigneter Großhäfen, der übrigens nun keine Schwierigkeiten mehr machte; denn dank den Kriegsanleihen im In- und Auslande wurden alle erforderlichen Geldmittel unverzüglich bewilligt, und die Militärbehörden sorgten jetzt für möglichst schnelle Durchführung der Hafenverbesserungen. Die eigentliche Verwaltung wurde durch Erlaß vom 30. Januar und 22. April 1915 je einer örtlichen, militärischen Hafenkommission unterstellt, deren Tätigkeit sich auf folgende Gebiete erstreckte: Bereitstellung von Arbeitskräften, Sorge für ausreichende Löscheinrichtungen, Bereithaltung von genügenden Abtransportmitteln und Regelung des Schiffsverkehrs im Hafen. Soweit die Zentralisierung in staatlicher Hand noch nicht vollständig war, erfolgte sie durch ergänzende Erlässe und Verfügungen im Dezember 1916 und im Laufe des Jahres 1917. Das letzte Kriegsjahr brachte keine wesentlichen Änderungen.[4])

In Fortsetzung der Autonomiebestrebungen erschien am 12. Januar 1920 ein neues Gesetz, das nunmehr zur Zufriedenheit der Schiffahrtskreise der Lösung näher kam, als die früheren Regelungen dieser Art. Freilich ließ die erste Wirkung noch mehrere Jahre auf sich warten, denn erst im Jahre 1924 entschlossen sich, im Einvernehmen mit der Zentralverwaltung, zwei große Hafenstädte zur Einführung der Autonomie: Le Havre und Bordeaux[5]), die noch bis jetzt (1929) die beiden einzigen autonomen Seehäfen geblieben sind.

Die Verwaltung in diesen beiden Häfen untersteht seitdem einem örtlichen Verwaltungsrat, dessen 21 Mitglieder von folgenden Stellen bestimmt werden: neun von der Regierung, eines von der Departementsverwaltung, neun von der örtlichen Handelskammer, eines vom Stadtrat, eines von den Hafenarbeitern. Die ausführende Gewalt liegt in Händen eines von der Regierung ernannten Direktors. Der Verwaltungsrat stellt ein eigenes Budget für seinen Hafen auf, indem er über dessen Einkünfte und Ausgaben verfügt. Auf diese Weise ist eine den Interessen der betreffenden Hafenstadt entgegenkommende Verwaltung gewährleistet; die beiden Plätze Le Havre und Bordeaux werden zu zeigen haben, wie sie ihre neue Freiheit zu benutzen wissen. Die Einführung der Autonomie in den dargestellten zwei Fällen zeigt, daß man sich in Frankreich auf eine gesunde Hafenpolitik zu besinnen beginnt. Der Weltkrieg hatte bewiesen, wie falsch es gewesen wäre, nach den vor 1914 von manchen Sachverständigen gemachten Vorschlägen eine Art Hafen-Malthusianismus zu treiben, das heißt: alle minderbedeutenden Häfen zugunsten einiger Großhäfen zu unterdrücken. Die neue Regelung ist eine verständige Lösung des Problems, indem sie wenigstens verhindert, daß ein Teil der Einnahmen großer Häfen an kleine zersplittert werde. Eine gelegentliche Hilfeleistung an entwicklungsfähige, noch kleine Häfen ist dabei keineswegs ausgeschlossen, soweit eine solche im Interesse der gesamten französischen Volkswirtschaft liegt.

Im Anschluß hieran sei noch kurz darauf hingewiesen, daß die bedeutendsten Welthäfen in Deutschland, Holland, Belgien und England seit langem eine Autonomie besitzen, wie sie in Frankreich erst neuerdings eingerichtet wurde. Hamburg, Bremen, Antwerpen, London, Liverpool und viele andere Häfen habe ihre günstige Entwicklung dadurch zu verzeichnen gehabt, daß Ausbau und Leitung in Händen von örtlichen Selbstverwaltungskörpern lag.

Kap. 5.

Die Einrichtungen der wichtigsten französischen Seehäfen und ihre Leistungen.

Die vorausgegangene Darstellung des Verwaltungssystems der französischen Seestädte läßt die Hemmungen erkennen, denen der Ausbau der französischen Häfen vor dem Weltkriege begegnet war. Im Vergleich mit deutschen Häfen ist dabei zu berücksichtigen, daß der Gezeiten-Unterschied des Wasserstandes an der französischen Nord- und Westküste etwa 4—6 m beträgt — gegen 1½ m in Hamburg. Dieser Umstand zwang dazu, die französischen Häfen als Dockhäfen zu bauen, was nicht nur das Ein- und Auslaufen der Schiffe auf einige wenige Stunden täglich beschränkt, sondern auch den Ausbau erheblich verteuerte. Wenn man aus der Vogelschau oder auf der Landkarte den Hamburger Hafen mit den typischen französischen vergleicht, so erscheint der deutsche Hafen wie eine riesige Wasserfläche, welche durch die ins Wasser gebauten Landzungen — die Kaianlagen mit Schuppen und Eisenbahnen — in einzelne Hafenbecken gegliedert wird, deren jedes in seiner vollen Breite mit der Elbe in dauernder Verbindung steht. Bei den französischen Häfen dagegen erscheinen umgekehrt die Hafenbecken aus dem Ufergebiet des betreffenden Stromes ausgehoben; sie haben nur durch Schleusen einen engen Zugang. Diese Gestaltung läßt sofort einsehen, daß es sehr vieler Arbeit und Kosten bedarf, um den französischen Häfen weite Wasserflächen von genügender Tiefe zu verschaffen. Tatsächlich haben diese Schwierigkeiten denn auch dahin geführt, daß die französischen Großhäfen unzureichend blieben. So gab es, beispielsweise, vor dem Weltkriege keinen einzigen Hafen in ganz Frankreich, der den damals größten Schiffen des Weltseeverkehrs einen Kaiplatz bieten konnte. Aber selbst kleinere Schiffe als die Einheiten der englischen Lusitania — oder der deutschen Imperatorklasse — mußten beim Aufenthalt in Boulogne oder Cherbourg Güter wie Fahrgäste auf offener Reede übernehmen und ausbooten, was bei stürmischem Wetter sicherlich einen unhaltbaren Zustand ergab.[1]) Doch nicht nur für den fremden Anlegeverkehr, sondern sogar für die eigene Handelsflotte waren die Hafeneinrichtungen unzureichend: Die größten Liniendampfer der französischen Handelsflotte mußten ins Ausland geschickt werden, wenn eine Überholung oder Unterwasserreparatur nötig wurde, weil kein genügend großes französisches Dock zur Verfügung stand.[2])

Was im Frieden nur wirtschaftlicher Nachteil und Prestigeschaden für Frankreich gewesen war, wurde im Weltkriege zur nationalen Gefahr. Die außer dem Handelsverkehr noch mit riesigen Militärtransporten überlasteten Häfen, besonders die nordöstlichen, gerieten schon im zweiten Kriegsjahr in einen ungeahnten Zustand der Verstopfung, der 1917 seinen Höhepunkt erreichte. Nun mußten die ankommenden Schiffe oft wochenlang draußen vor Anker liegen, bis ein Kaiplatz für sie frei wurde, an dem ihre Ladung gelöscht werden konnte. Das bedeutete nicht nur einen höchst unwirtschaftlichen Schiffahrtsbetrieb, sondern verschärfte gleichzeitig durch das Festliegen der Fahrzeuge den Tonnagemangel der Alliierten im Kriege. Noch weitgehend verschlimmert wurden diese Zustände in den Häfen durch den Mangel an rollendem Eisenbahnmaterial, von dem ein großer Teil zu Truppentransporten gebraucht wurde oder an der Front verloren ging. So kam es, daß in den Hafenanlagen vielfach große Mengen Lebensmittel verderben mußten, während im Lande Nahrungsmangel herrschte, daß im Hafen von Rouen Kohlenvorräte auf Abtransport warteten, während 120 km entfernt in Paris bitterste Kohlennot herrschte.[3])

Die geschilderten Zustände forderten und fanden eine energische Besserung. Die Wasserflächen und Kaianlagen der französischen Häfen konnte man nicht so schnell, auch kaum behelfsmäßig, vergrößern; deshalb suchte man wenigstens die Löschzeit der Schiffe auf das Minimum zu beschränken, indem man überall neue Kräne aufstellte und, als Ersatz für die fehlenden Eisenbahnzüge, möglichst viele Lastkraftwagen heranzog. Eine große Hilfe ist den Engländern und Amerikanern zu danken, die während der Zeit ihrer Besatzung in Frankreich an der Leistungssteigerung der französischen Häfen tatkräftig mitgeholfen haben.

Die Vermehrung der Lösch- und Ladegeräte sowie der in Erinnerung an die Kriegsnöte nach Friedensschluß eifrig geförderte Bau neuer Kaianlagen stellen eine außerordentlich segensreiche Nachwirkung des Weltkrieges auf die französischen Seehäfen dar, von denen die wichtigsten nachfolgend einzeln besprochen werden sollen, und zwar in ihrer geographischen Reihenfolge von Norden über Westen nach Süden.

Dünkirchen begann vor dem Kriege seine alte Bedeutung wiederzugewinnen, eine Entwicklung, die der Weltkrieg kräftig gefördert hat, indem der starke Truppenverkehr und Munitionstransport zu Verbesserungen zwangen. Die Kaianlagen wurden nach dem Kriege um mehrere Kilometer verlängert und betrugen 1922 rund 12 km mit 146 km Eisenbahngleisen. Die Hafenausrüstung umfaßte 1922 im ganzen 416 Kräne, deren größte eine mittlere Tragfähigkeit bis zu 3,5 t aufwiesen. Außerdem verfügt der Hafen über eine Anzahl Getreideheber, Silos und Kohlen-Spezialkräne, die bis zu 350 t Steinkohle stündlich löschen können; auch ein großes Trockendock ist gebaut worden. Der Ausbau des Hafens hat eine wesentliche Förderung durch die englische Besatzung im Kriege erfahren.[4])

Die Nachkriegstendenz geht dahin, Dünkirchen an dem Elsaß-Lothringer Verkehr, ja sogar an dem Schweizer Außenhandel teilnehmen zu lassen. Die zur Vervollständigung der Hafenanlagen und Ausrüstung bestimmten Summen sind auf 48 Millionen Frs. veranschlagt.[5])

Boulogne hat keinen erheblichen Güterumschlag, sondern ist hauptsächlich Fährort für den Verkehr mit England und Durchgangshafen für den lebhaften Passagierverkehr, den die dort zahlreich anlaufenden ausländischen Linien herbeiziehen. Im Jahre 1927 zum Beispiel reisten nahezu 600 000 Fremde durch Boulogne. Es ist bezeichnend für französische Hafenzustände, daß trotz solch umfangreichen Personenverkehrs sowohl in Boulogne wie auch in dem andern französischen Hafen dieser Art, in Cherbourg, noch jetzt die Hunderttausende Passagiere großer Ozeanschiffe nicht am Kai ein- und aussteigen können, — sondern — auch bei starkem Seegang! — ein- und ausgebootet werden müssen. Selbstverständlich tragen solche Unbequemlichkeiten nicht zur Beliebtheit der französischen Häfen bei. Das neue Hafenbauprogramm erfordert 200 Millionen Frs.[5])

Rouen und Le Havre, früher zwei eifersüchtige Konkurrenzhäfen, haben sich neuerdings der Erkenntnis ihrer Besonderheiten gefügt und gegenseitige Ergänzung an Stelle des Wettbewerbes treten lassen. Le Havre liegt unmittelbar an der Seinemündung; der Hafen ist also bei sorgfältiger Ausgestaltung und Pflege für die größten Schiffe geeignet. Rouen liegt dagegen rund 100 km flußaufwärts und kann deshalb nur Fahrzeuge mittlerer Größe aufnehmen; der hauptsächliche Einfuhrartikel dort ist die englische Kohle, daneben Getreide und neuerdings Petroleum, Heiz- und Motoröle. Rouen hat sich also auf die Einfuhr von Massengütern eingerichtet, Getreideheber und Kohlen-Greifkräne und riesige Öltanks aufgestellt, indessen Le Havre mehr Stückgüter und Personen befördert, aber auch dort befinden sich bequeme Tankvorrichtungen am Kai.[7]) Die Länge der Kaianlagen von Le Havre kann leider nur geschätzt werden; vor dem Kriege betrug sie rund 11 km und dürfte seitdem auf etwa 14—16 km erhöht worden sein. Auf eine ähnliche Länge sind die Kaianlagen von Rouen zu schätzen, sie betrugen vor dem Kriege erst 6 km[8]) 1917 schon 12 km[9]) und sind seitdem noch erweitert worden. Rouen ist übrigens auch der bedeutendste nordfranzösische Reparatur-Hafen und hat 1927 ein 8000 T. großes Stahlschwimmdock als deutsche Reparationsleistung erhalten. Die durchschnittliche Wassertiefe beträgt in Le Havre 10 m, gegen ca. 7 m bei Rouen. Die hohe Bedeutung dieser beiden Seehäfen liegt vor allem darin, daß zu ihrem Hinterland Paris gehört.[10])

Auf Cherbourg als den zweiten wichtigen französischen Anlaufhafen der ausländischen Passagierschiffe ist bereits hingewiesen worden. In den letzten Jahren scheint ein scharfer Konkurrenzkampf um diese Stellung zwischen Cherbourg und Le Havre ausgebrochen zu sein. In Cherbourg ist deshalb mit gewaltigem Aufwand der Bau eines neuen Außenwalls im Meere begonnen worden, der

jetzt endlich den großen Linienschiffen einen Kaiplatz bieten können soll. Der Durchgangsverkehr von Seereisenden durch Cherbourg beträgt rund 203 000 Personen jährlich.[11])

Brest, vor dem Weltkriege nur als Kriegshafen bekannt, hat durch die amerikanische Besatzung und durch das auch nach dem Friedensschlusse fortlaufende amerikanische Interesse eine gewisse Bedeutung als Handelshafen bekommen. Es scheint den interessierten Gesellschaften gelungen zu sein, die Navigationsgefahren (Nebel und Klippen) beim Aufsuchen dieses an sich sehr günstigen, 12 m tiefen Hafens zu bekämpfen und Brest zu einem Petroleumplatz gemacht zu haben. Gleichzeitig hatte sich auch ein beträchtlicher Passagierverkehr dort entwickelt. Die neuesten Mitteilungen dagegen deuten wieder auf einen Rückfall in die frühere Bedeutungslosigkeit. Brest ist nun einmal viel zu weit von Paris entfernt, um als Handelshafen fungieren zu können, und auch das unmittelbare Hinterland ist ein schwachbesiedeltes Agrargebiet.[12])

Geringere Bedeutung als die vorgenannten Nordhäfen behielten die westlichen Seestädte; es handelt sich um die an der Loire- und Garonnemündung und im dazwischenliegenden Küstengebiet befindlichen Häfen.

Unterhalb von Nantes, einem alten Handelsplatz, hat sich unmittelbar an der Loiremündung ein jüngerer Hafen, St. Nazaire, entwickelt, der zu Nantes in einem ähnlichen Verhältnis steht, wie es vorher von Le Havre und Rouen geschildert wurde. Der Warenumschlag beider Häfen zusammen war 1925 der nächstgrößte hinter Marseille, Rouen, Le Havre, Bordeaux und Dünkirchen, der Passagierverkehr dagegen äußerst gering.[13]) In der Nähe von St. Nazaire liegt die größte französische Schiffswerft (Penhoet).

Eine erheblich wichtigere Stellung an der französischen Westküste nimmt Bordeaux mit seinen Nebenhäfen an der Garonnemündung, der Gironde, ein. Hier, vor allen Stellen, haben sich während des Krieges die Amerikaner ein Einfallstor in Frankreich geschaffen und die Anlagen der Girondedörfer Bassens, Blaye, Talmont, Mortagne, Royan, Pauillac und Le Verdon zu einem äußerst leistungsfähigen Hafengebiet ausgebaut. Bemerkenswert ist dabei, daß diese neueren Häfen nicht, wie die andern französischen bisher, als Dockhäfen gebaut wurden, sondern in Form von Kaizungen, die sich in die Gironde hineinschieben, wodurch sie allerdings dem Gezeitenwechsel ausgesetzt sind. Innerhalb von sieben Monaten wurden im Kriege an der Gironde in amerikanischem Tempo 9 km Kaianlagen gebaut, so daß die früheren 6 km auf 15 km erhöht wurden.[14]) Nach dem Kriege verstärkte man dann die provisorischen Ausbauten und fügte noch einige neue hinzu, womit 1925 etwa eine Kailänge von 17 km erreicht sein mag. Während die Wassertiefe von Bordeaux selbst nur 8 m beträgt, baggerte man die Strommündung auf 12 m aus, um auch Schiffe bis zu 50 000 t aufnehmen zu können.[15]) Eine entsprechende Ausrüstung mit Hafengeräten (Kränen, Elevatoren), Gleisanschlüssen nach Paris, und Docks, hat Bordeaux in den Stand gesetzt, seine vierte Stelle unter den französischen Häfen sowie auch günstige Aussichten für die nächste Zukunft zu bewahren.

An der französischen Mittelmeerküste verdient allein Marseille eine gesonderte Beachtung. Mit 15 km Kailänge schon im Frieden der größte französische Hafen, stellt sich die Aufnahmefähigkeit nach dem Kriege auf 33 km verdoppelt dar. Dieses Resultat wurde unter materieller und finanzieller Hilfe der Amerikaner erreicht, indem man nicht nur in der üblichen Weise neue Hafenbecken baute, sondern einen ganzen Binnensee (den Etang de Berre) von 15 000 ha Wasserfläche auf Seeschifftiefe ausbaggerte und mit Kaimauern umgab. Außerdem wurde, um die 50 km von der Stadt entfernte, schlecht schiffbare Rhonemündung zu umgehen, ein schon 1834 gebauter Kanal von Marseille bis Arles östlich neben der Rhone entlang verbessert. Damit wurden auch die an der Rhonemündung im Golfe du Fos gelegenen Küstenorte St. Louis du Rhône und Port de Bouc zu benachbarten Nebenhäfen von Marseille. Erwähnenswert ist der zwischen Marseille und dem See von Berre gebaute Rove-Tunnel, der mit 7 km Länge, 22 m Breite und 15 m Höhe bei 2 m Wassertiefe zur Zeit der größte Kanaltunnel der Erde ist. Außer 14 Getreidehebern sind mehrere Hunderte von Kränen aller Art, auch viele schwimmende, in den Hafenanlagen verteilt, deren größter Lasten bis zu 120 t zu heben vermag.[16]) Die zukünftige Entwicklung von Marseille hängt von der Erfassung weiteren Hinterlandes durch Kanalisierungen und Eisenbahnen ab.[17])

Es bleibt noch übrig, die Leistungen der Haupthäfen zu erwähnen und deren Rangordnung untereinander zu vergleichen.

Der Güterumschlag der wichtigsten französischen Seehäfen.[18])

In Tausenden Gewichts-to	Gesamt-Güterumschlag			
	1913	1923	1925	1926
Dünkirchen	3 885	5 142	3 826	2 767
Le Havre	3 668	4 483	4 825	3 950
Rouen	5 597	8 899	6 943	5 655
St. Nazaire	1 743	1 525	1 172	984
Nantes	1 963	2 094	2 085	1 416
Bordeaux	4 605	4 822	4 633	3 442
Marseille	8 938	7 234	7 421	6 263

Dünkirchen, St. Nazaire und Nantes haben also bis 1925 ihre Vorkriegsmengen wieder erreicht; Marseille noch nicht ganz, während Le Havre und Rouen ihre Umschlagsmengen im Vergleich zwischen 1913 und 1925 vergrößern konnten. Bei Rouen ist der Massengüter-Verkehr zu berücksichtigen, dessen Steigen nicht so hoch zu bewerten ist, wie das Steigen des Verkehrs von Le Havre, wo es sich größtenteils um hochwertige Stückgüter handelt. Auch die Rangordnung 1926 ergibt sich leicht aus der gezeigten Tabelle, sofern man den Güterverkehr als Maß betrachten will: Marseille, Rouen, Le Havre, Bordeaux, Dünkirchen, Nantes, St. Nazaire. Der über diese wichtigsten französischen Seehäfen erfolgte Personenverkehr ist bereits am Ende des vorangegangenen, den Überseeverkehr behandelnden Kapitels erörtert worden. Dabei hatte sich folgende Rangordnung ergeben: Marseille, Boulogne, Le Havre, Cherbourg, Brest.

Weitere Einzelheiten über die französischen Seehäfen liegen nicht mehr im Rahmen der vorliegenden Untersuchung.

Schließlich können auch die französischen Kolonialhäfen nur kurz behandelt werden. Selbst die relativ bedeutendsten unter ihnen besaßen bis in die jüngste Zeit hinein keine nennenswerten Anlagen für den Weltverkehr, weder brauchbare Kaianlagen mit tiefem Wasser noch große Docks für Ausbesserungsarbeiten an Seeschiffen. Ihre Hafenqualitäten bestanden günstigen Falles aus einer sturmgeschützten Reede und einigen Landungsgelegenheiten für Boote und kleine Küstenschiffe. Die wachsende wirtschaftliche Bedeutung der drei nordafrikanischen Gebiete Marokko, Algier und Tunis hat indessen Frankreich veranlaßt, wenigstens den einen oder anderen Hafen allmählich auszubauen, um eine bessere Erschließung des Hinterlandes zu ermöglichen. Von den 14 Häfen der vorgenannten drei Kolonien sind nur sechs einer gewissen Beachtung wert, obgleich auch ihre Entwicklung erst in den Anfängen steht: Am Atlantischen Ozean haben Casablanca und Tanger, im Mittelmeer Oran, Algier, Bizerte und Tunis die besten Aussichten zu wachsen. Freilich dürfte der Ehrgeiz einiger französischer Kolonialfreunde, mit Tanger das naheliegende Gibraltar zu entthronen, wohl ebensowenig erfüllt werden, wie die Hoffnung der Spanier, aus Ceuta ein zweites Gibraltar zu machen, solange dieser Punkt in englischer Hand bleibt. Am Mittelmeer ist Algier der wichtigste Hafen geworden; für ihn haben die Franzosen nach dem Weltkriege große Summen ausgegeben[11]) und dort wenigstens einige Kaiplätze für große Seeschiffe gebaut. Algier ist übrigens der einzige internationale Anlaufhafen in Französisch-Nordafrika, neben Tunis, das durch seine Nachbarschaft (Karthago) sowie durch seine Nähe zu dem häufig besuchten Sizilien einen nicht unerheblichen Personenverkehr an sich zieht.[20])

Auf das Nordafrika-Problem wird am Schlusse der gesamten Arbeit noch zurückgekommen werden, nachdem die Leistungsfähigkeit der nationalen französischen Handelsflotte nach allen Richtungen hin geklärt sein wird.

Kap. 6.

Die Entwicklung der französischen Handelsflotte.

Jedes Volk, dessen Land ans Weltmeer grenzt und das Überseeverkehr betreibt, hat das natürliche Streben, einen möglichst großen Teil dieses Überseeverkehrs mit eigenen Schiffen, unter eigener Flagge zu befördern. Dies Ziel wird nicht nur aus ehrgeizigem Nationalstolze verfolgt, sondern hat auch materiell sehr bedeutsame Gründe: Eine Handelsflotte verschafft durch ihren Ausbau und Betrieb der eigenen Volkswirtschaft eine Fülle von Arbeit und Verdienstgelegenheiten. Ihre Tätigkeit vermindert die Passivseite der nationalen Zahlungsbilanz, indem sie der Volkswirtschaft die Ausgabe von Transportgeldern an ausländische Reeder erspart und diese Summen der heimischen Wirtschaft zuwendet. Und schließlich stärkt die Handelsmarine die Aktivseite der nationalen Zahlungsbilanz, indem sie auch für ausländische Kunden Transporte leistet und die dadurch verdienten Gelder wiederum größtenteils der eigenen Volkswirtschaft zuführt.

Um die französische Handelsflotte in ihrem Zustande vor dem Weltkriege und nach dem ihn beendenden Friedensschlusse gerecht und umfassend beurteilen zu können, wollen wir in großen Zügen ihre geschichtliche Entwicklung betrachten.

Das Bewußtsein von der Notwendigkeit einer einheitlichen nationalen Handelsmarine-Politik entstand in Frankreich um die Mitte des 17. Jahrhunderts, zu jener Zeit also, in der sich die als Merkantilismus bekannte Wirtschaftsrichtung in den Hauptstaaten Europas zu entfalten begann. Der bedeutendste Vertreter merkantilistischer Grundsätze in Frankreich und erste große Organisator auf dem Gebiete der französischen Seeschiffahrt war Colbert, der 1650 bis 1683 amtstätige Minister Ludwigs XIV. Colbert wandte, außer seinen vielen Maßnahmen zur allgemeinen Hebung des französischen Wirtschaftslebens und Außenhandels, der französischen Marine eine besondere Aufmerksamkeit zu. Um sie aus einem wenig beachteten Gewerbe zu einem wichtigen Werkzeuge der französischen Volkswirtschaft zu machen, mußte er fast in jeder Beziehung schwere innere und äußere Widerstände beseitigen. Da noch bis in die jüngste Zeit hinein die Grundgedanken von Colberts Handelsmarine-Politik Geltung besitzen, so sei diese erste Entwicklungsperiode etwas eingehender als die Folgezeit dargestellt.

Die äußeren Umstände, in welche die erste Entwicklungsperiode der französischen Handelsflotte fiel, war dem Emporkommen einer jungen Seemacht denkbar ungünstig. Die damals gegenwärtigen Herren der Meere waren die Holländer, die kürzlich die Spanier abgelöst hatten; und schon stieg ein neuer Bewerber um die Seeherrschaft auf: England. Der Kampf begann damit, daß Cromwell 1651 durch die Navigationsakte den Holländern die englischen Häfen sperrte, woraufhin die holländischen Handelsschiffe in den übrigen Nachbarländern Beschäftigung suchten — vor allem in Frankreich. Mitten in diesen Kampf sollte die Geburtsstunde der nationalen, einheitsbewußten französischen Handelsflotte fallen. Da war es selbstverständlich für Colbert, daß er sich nicht darauf beschränken durfte, der jungen Marine durch handelspolitische Maßnahmen, wie Zollschranken und Abgaben, den ausländischen Wettbewerb etwas aus dem Wege zu räumen, sondern daß er auch aktiv fördernd in die Entwicklung eingriff.

Unter den inneren Widerständen war zunächst ein gewisses Vorurteil des Adels gegen die Betätigung im Seehandels- und Schiffahrtsgewerbe zu überwinden. Colbert versuchte dies durch zwei Edikte, 1664 und 1669,[1]) und führte dadurch dem Seehandel und Reedereiwesen hochwertige Führerpersönlichkeiten sowie reichliche inländische Geldmittel zu.

Um der Flotte auch geordnete Bemannungsmöglichkeiten aus den Reihen der französischen Küstenbevölkerung zu sichern, gründete Colbert zwischen 1665 und 1669 die „Inscription maritime", eine Einrichtung nach Art der späteren Rekrutierungssysteme in Ländern mit allgemeiner Wehrpflicht. Die „Inscription maritime" hat sich erwartungsgemäß gut bewährt und bildete einen wesentlichen Grund zum Aufstieg der französischen Marine; die Einzelheiten darüber werden später in einem besonderen Teil der Untersuchung behandelt, welcher dem Personalproblem gewidmet sein wird.

Nun zu der realen Basis der Schiffahrt, den Fahrzeugen: Um den heimischen Schiffbau zu fördern, zog Colbert (hauptsächlich aus Holland) ausländische Unternehmer und Fachleute heran und suchte sie durch geeignete Vergünstigungen in Frankreich anzusiedeln; außerdem erhielt jeder französische Schiffbau-Unternehmer vom Staat eine Geldprämie (pro Tonne) beim Neubau eines Handelsschiffes.[2])

Gleichzeitig regte Colbert das französische Reedereiwesen zur Vergrößerung der nationalen Handelsflotte an, indem jedem französischen Reeder beim Kauf eines Handelsschiffes ein staatlicher Zuschuß bewilligt wurde,[3]) und zwar auch dann, wenn das betreffende Fahrzeug vom Auslande stammte, denn der französische Schiffbau war natürlich zu einem schnellen Ausbau einer großen Flotte noch nicht imstande.

Die gleiche Sorgfalt wie den Schiffen ließ Colbert den französischen Häfen angedeihen, deren Anlagen er verbesserte und vergrößerte. Beachtlich ist dabei, daß er Dünkirchen eine besondere Beachtung zuerkannte, indem er diesen Platz — als einzigen neben Marseille — zum Freihafen machte;[4]) allerdings ist diese Stellung des nordöstlichsten französischen Großhafens, zum Schaden der französischen Schiffahrt, im Laufe der Folgezeiten wieder verloren gegangen.

Den kodifizierten Niederschlag von Colberts Wirken auf dem Gebiete der Seeschiffahrt bildete die Ordonnance de la Marine (1681), welche ein gleichwertiges Gegenstück zu seiner andern gewaltigen Gesetzesschöpfung darstellte, der Ordonnance du Commerce (1673).

Die erste Entwicklungsperiode der französischen Handelsmarine fand ihr Ende durch die Veränderung in den Anschauungen über den Merkantilismus. Der physiokratische Einfluß, der sich eine Zeit lang in der französischen Handelspolitik geltend machte, vernachlässigte die Sorge für die Handelsflotte, und die darauf beginnenden Wirren der großen Revolution (1789) erschütterten vollends den Außenhandel und damit die wirtschaftlichen Grundlagen der französischen Seeschiffahrt.

Nachdem sich die revolutionäre Regierungsgewalt einigermaßen gefestigt hatte, begannen die Konstituierende Nationalversammlung und der Konvent sich mit der Handelsschiffahrt von neuem zu beschäftigen; eine amtliche Untersuchung ergab damals einen Anteil der französischen Flagge von 20%, der englischen dagegen von 40% im französischen Seeverkehr. Da schon im nächsten Jahre der Krieg zwischen Frankreich und England ausbrach, dem sich bald auch Holland, Preußen und Österreich anschlossen, so brauchte die französische Regierung keine politischen Rücksichten mehr zu nehmen, die Konsequenzen aus der vorgenannten Feststellung zu ziehen: Im September 1793 erließ Frankreich eine der früheren englischen nachgebildete Navigationsakte, welche die Einfuhr von Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Fertigwaren nur auf französischen oder Schiffen des Warenursprungslandes erlaubte. Freilich konnte sich diese neue Schiffahrtspolitik nicht recht auswirken, denn die englische Kriegsflotte vertrieb die französische Handelsmarine fast völlig von der Hochsee. Nach den Napoleonischen Kriegen wurde daher 1816 eine Milderung der Navigationsakte als notwendig erkannt und die Tätigkeit der nationalen Handelsflotte nur wieder bei Zöllen und Abgaben vor ausländischen Schiffen begünstigt.[5]) Kaum hatte sich die französische Schiffahrt von den jahrzehntelangen Kriegszeiten etwas erholt, da wurde sie von den auch in Frankreich durchdringenden Freihandelsideen überrascht. Bald zwangen die von Frankreich geschlossenen Handelsverträge — voran der mit dem freihändlerischen England 1860 vereinbarte —, die Bevorzugung der nationalen Handelsflotte immer mehr einzuschränken, bis 1866 in französischen Häfen völlige Gleichheit der eigenen mit den fremden Flaggen herrschte.

Offenbar zeigte sich unter diesen Bedingungen die französische Handelsmarine dem internationalen Wettbewerbe nicht gewachsen, und schon wenige Jahre später setzte sich wieder ein Umschwung in der französischen Handelspolitik durch, die seitdem bis zum Weltkriege an der staatlichen Begünstigung und Unterstützung der nationalen Flotte festgehalten hat.

Besonders wirkte dabei der Umstand mit, daß sich sowohl die Größe wie auch die Leistungsfähigkeit der benachbarten Handelsflotten in der Nordsee — also derjenigen Englands, Deutschlands und der skandinavischen Staaten — zwischen 1850 und 1880 gewaltig vergrößert hatte. Diese Fahrzeuge berührten bei ihrem Verkehr mit Amerika, Afrika, Ostasien und dem Mittelmeere in steigendem Maße die französischen Nordhäfen, um dort mit billigen Frachtraten einen immer stärker werdenden Personen- und Güterverkehr in sich zu ziehen, wodurch sich die Rentabilitätsverhältnisse für die französische Handelsflotte mehr und mehr verschlechterten. Das Maß der Zunahme der fremden Flaggen in den französischen Häfen zeigt sich annähernd in einer Statistik des beladen ein- und auslaufenden Schiffsraumes; leider kann diesen Angaben ein deutlicher Vergleich der tatsächlich beförderten Warenmengen n i c h t zur Seite gestellt werden.

Flaggenverkehr in den französischen Häfen.[6])

Zahlen in N. R. To.	Fremde	Franzosen
1850	2 100 000	1 600 000
1862	4 200 000	3 350 000
1876	9 060 000	5 070 000

Das Verhältnis der Ausländer zu den Franzosen, das 1862 noch wie 4,2 zu 3,3 gestanden hatte, war in den folgenden 14 Jahren auf 9 zu 5 verändert worden, also ungünstig für Frankreich; allerdings sind dabei nicht die beiden Kriegsjahre 1870/71 und ihre Einflüsse zu vergessen.

Als einziges Mittel, die nationale Handelsmarine in ihrem Umfange zu erhalten, erschien damals den französischen Schiffahrts- und Regierungskreisen die Gewährung von Schiffbauprämien und Fahrtsubventionen, deren Verteilung zwischen 1881 und 1914 in vier Gesetzen geregelt wurde. Das Ergebnis der staatlichen Unterstützung der französischen Handelsflotte war den Hoffnungen entgegengesetzt: Während etwa seit 1860 das Dampfschiff seinen Siegeszug begann, förderten in Frankreich einige ungeschickte Bestimmungen im Prämiengesetz von 1893 noch die Segelschiffahrt und schwächten dadurch die Leistungsfähigkeit der nationalen Flotte; während in England und Deutschland die großen Schiffahrtsgesellschaften ihren Aufschwung nur eigener, peinlichst genauer, wirtschaftlichster Geschäftsführung und Rentabilität verdankten, lähmten in Frankreich die in sicherer Aussicht stehenden Subventionen die großen Reedereien und machten sie noch unfähiger zu internationalem und auch nationalem Wettbewerbe, als sie vorher gewesen waren. — Den Zustand der französischen Handelsflotte bei Ausbruch des Weltkrieges sowie dessen Einflüsse und Nachwirkungen hinsichtlich des Schiffsparkes, des Reedereiwesens und des Personalproblems eingehend darzustellen, soll die Aufgabe der folgenden Kapitel sein.

Kap. 7.

Der Schiffsraum der französischen Handelsflotte.

Die Größe der französischen Handelsflotte vor Ausbruch des Weltkrieges betrug nach französischen Angaben[1]) rund 2 555 000 BRT., nach englischer Quelle[2]) 2 378 000 BRT., unter Auslassung der kleinen Fahrzeuge von weniger als 100 T. Größe. Seit der letzten Jahrhundertwende pflegte man jedoch, um mit der Größe zugleich ungefähr die Leistungsfähigkeit beurteilen zu können, als maßgeblich vorwiegend die Dampfertonnage zu berücksichtigen. In dieser Hinsicht stand Frankreich bei internationalem Vergleich der bedeutenden Handelsflotten der Erde 1914 an vierter Stelle.[2])

1. England	18 000 000	BRT
2. Deutschland	5 100 000	„
3. Ver. Staaten	2 000 000	„
4. Frankreich	1 900 000	„
5. Norwegen	1 900 000	„
6. Japan	1 700 000	„

Welthandelsflotte: ca. 45 000 000 BRT.

Die Untersuchung über die Qualität der französischen Handelsflotte gliedert sich nach vier Gesichtspunkten:

1. das Verhältnis zwischen Dampfern und Seglern,
2. das Verhältnis zwischen Liniendampfern und Trampschiffen,
3. die durchschnittliche Größe der Fahrzeuge,
4. das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge.

Der Anteil der Segelschiffe geht aus folgendem Vergleich einiger Welthandelsflotten 1914 hervor:[3])

England	etwa 3 %	Nach B. R. To. gemessen
Deutschland	„ 11 %	
Italien	„ 31 %	
Frankreich	„ 33 %	
Ver. Staaten	über 33 %	

Dabei fällt auf, daß Frankreich einen ungleich höheren Anteil Segelschiffe in seiner Handelsflotte besaß, als seine beiden nordwestlichen Seenachbarn. Selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, daß ein großer Teil der französischen Schiffahrt nur Küstenschiffahrt ist, die sich jedoch über gewaltige Strecken ausdehnt (z. B. Dünkirchen—Marseille—Tunis, oder Dakar), mußte dieser Rückstand in der Ersetzung der Segler durch Dampfer die Leistungsfähigkeit der Flotte stark herabsetzen. Die Ursache des großen Anteiles der Seglertonnage liegt in dem zweiten französischen Prämiengesetz von 1893, welches zwar den Seglern keine unmittelbaren Vorteile gegenüber den Dampfern gewährte, aber mittelbar ihre Vermehrung begründete. Indem das Gesetz die im Auslande gebauten Fahrzeuge von den Staatsprämien (pro Seemeile Nutzfahrt) ausschloß, versetzte es die französischen Werften in eine Art Monopolstellung. Diese wurde nun von den wenigen Dampferwerften, die sich vereinigt hatten, durch hohe Preisforderungen ausgenützt, während die vielen Seglerwerften untereinander wetteiferten und die Preise niedrig hielten. Die Folge davon war, daß die französischen Reeder allenthalben mehr Segler als Dampfer anschafften. Obgleich das folgende Gesetz von 1902 eine andere Tendenz zeigte, indem es den im Ausland gebauten Schiffen wenigstens die halben Fahrtprämien gewährte und dadurch auch tatsächlich wieder den Dampferbestand etwas zu heben vermochte, so gelang es doch nicht, die noch bis in die Jahre des Weltkrieges hinein gültigen Wirkungen des Gesetzes von 1893 gänzlich zu hindern. Auch in dem zur nochmaligen Verbesserung im Jahre 1906 erlassenen vierten Prämiengesetze wagte man nicht, die Einstellung der noch auf Grund des alten Gesetzes fälligen Prämienzahlungen anzuordnen, obgleich man sich dadurch einer nutzlosen Vergeudung von Staatsgeldern schuldig machte. — So ist das Verhältnis von Seglern zu Dampfern in der französischen Handelsflotte dargestellt und erklärt. Eine nähere Schilderung der vier Prämiengesetze, die hier übrigens durchaus nicht notwendig ist, würde den Rahmen dieser Arbeit weit überschreiten und ist auch bereits von anderer Seite zum Gegenstand eingehendster Untersuchungen gemacht worden.[4])

Der zweite Gesichtspunkt bei Beurteilung einer Handelsflotte betrifft den Anteil der Trampschiffe und der regelmäßig fahrenden Liniendampfer zur Post- und Personenbeförderung. Im Jahre 1914 bestanden zwischen diesen beiden Schiffsgattungen noch scharfe Unterschiede, die erst in der Nachkriegszeit mit den modernen kombinierten Typen der Personen- und Fracht-Liniendampfer etwas verwischt worden sind. Soweit man vorsichtigen Schätzungen für die Zeit vor dem Kriege glauben darf, gestaltete sich das in Frage stehende Verhältnis 1914 etwa folgendermaßen:

[5])	Trampschiffe	Liniendampfer
In England	60 %	40 %
In Frankreich . . .	30 %	70 %
In Deutschland .	20 %	80 %

Naturgemäß ist bei den Engländern als „Kärrnern der Meere“ die Trampflotte am größten und auch in solchem Umfange bestehen geblieben, weil die Vielfältigkeit der Wirtschaftsbeziehungen zwischen England und allen Staaten der Erde sowie die Besonderheiten der Kohlentransporte nach allen Richtungen und in zeitlich verschiedener Menge

außer den Linienfahrten einer großen, jederzeit frei verfügbaren Tonnage bedürfen. Daß Frankreich, mit England verglichen, allein wegen der gegensätzlichen Verteilung seiner Handelsflotte unbedingt im Nachteil sei, wie gelegentlich behauptet wurde, trifft zwar nicht zu, denn dabei sind die volkswirtschaftlichen Transportbedürfnisse des betreffenden Landes maßgebend. Immerhin aber scheint die Unrentabilität der hochsubventionierten Linienreedereien mit ihren großen „Paketbooten' gegenüber den wirtschaftlich selbständigen kleineren Frachtschiffahrts-Gesellschaften genügend zu beweisen, daß Frankreich tatsächlich eine ungesund hohe Zahl von kostspieligen Personen- und Postdampfern unterhielt. Wie dieses französische Streben nach einer so großen Zahl derartiger Schiffe im Rahmen der gesamten Seeschiffahrtspolitik zu beurteilen ist, darauf wird noch einmal in der allgemeinen Kritik am Schlusse zurückzukommen sein.

Um die Größenverhältnisse in der französischen Handelsflotte erkennen zu lassen, folgt eine Aufstellung darüber, wie die Tonnage sich im Dezember 1913 gruppierte:[6])

Größengruppen	Bestand
1 — 1 000 N. R. To.	420 000 N. R. To.
1000 — 2 000 „	375 000 „
größ. als 2 000 „	786 000 „
Summe	1 583 000 N. R. T.

Rund ein Viertel der ganzen Flotte bestand also aus kleinen Küstenschiffen — offenbar Seglern —, mit einer Größe von weniger als 1000 NRT., während die größeren Seeschiffe über 2000 NRT. (das entspricht ca. 3000 BRT) ungefähr die Hälfte der Flotte ausmachten. Leider steht keine Angabe über die weitere Einteilung der letzten Gruppe zur Verfügung; jedoch ist aus allen Umständen zu entnehmen, daß etwa 5000 BRT. (3500 NRT.) die Durchschnittsgröße der Seeschiffe war, wie es auch in anderen Handelsmarinen der Fall gewesen zu sein pflegt. Hinsichtlich der größten Schiffe einen Vergleich mit Deutschland und England zu ziehen, wo sich mit Riesendampfern bis zu 50 000 BRT. noch rentabel arbeiten ließ, wäre verfehlt, denn für die Verhältnisse der französischen Seeschiffahrt war schon ein so großer Personendampfer wie die „France" (der Cie. Transatlantique) mit 23 000 BRT. ein unrentables Unternehmen, wie die Staatssubventionen bewiesen.

Das Alter der Schiffe in der französischen Handelsflotte ergibt sich aus folgender Aufstellung für das Jahr 1913:[7])

Altersgruppen	Segler	Dampfer
1 10 Jahre	59 000 N. R. To.	465 100 N. R. To.
10 - 20 „	358 800 „	257 900 „
20—30 „	46 600 „	153 700 „
30—40 „	23 800 „	92 000 „
über40 „	11 500 „	7 500 „

In Anbetracht der durchschnittlichen Lebensdauer eines eisernen Schiffes von etwa 15 bis 20 Jahren war also das Durchschnittsalter der Dampfer scheinbar nicht ungünstig. Die Gesamtbeurteilung erleidet jedoch dadurch Einschränkungen, daß der Schiffsraum aller kleinen Küsten- und Hafendienst-Fahrzeuge in den Zahlen enthalten ist, und ferner dadurch, daß ja die Dampfer, die hauptsächlich den Wert der Flotte bestimmen, nur zwei Drittel der gesamten Tonnage ausmachen. Deutlich ist übrigens aus der Tabelle die Wirkung des Prämiengesetzes von 1893 erkennbar, welches in den ersten Jahren seiner Gültigkeit die hohe Anzahl der Segler im Alter von 10 bis 20 Jahren begründete

Zum Schluß der Darstellung des Schiffsbestandes der französischen Handelsflotte möge noch eine Übersicht folgen, aus welcher die Verteilung des Schiffsraumes auf die einzelnen Beschäftigungszweige der Schiffahrt 1913 ersichtlich ist:[8])

Beschäftigungszweig	Segler	Dampfer [8])
Große Fahrt	345 000 N. R. To	595 000 N. R. To
Europäische Küstenfahrt	11 000 „	319 000 „
Französische Küstenfahrt	66 000 „	29 000 „
Fischerei	155 000 „	17 000 „
Hafendienst	6 000 „	11 000 „
Vergnügungs-Yachten	2 000 „	4 000 „
Unbenutzt oder vermißt	14 000 „	4 000 „

Auf den weiten Strecken der Ozeanfahrt nahm also die Seglerflotte einen sehr beträchtlichen Anteil an der Großen Fahrt, während die eigentliche Überlegenheit der Dampfschiffahrt sich besonders in der europäischen Küstenfahrt geltend machte. Die Fischerei, die vor dem Kriege vorwiegend von kapitalschwachen Einzelunternehmern betrieben wurde, verwendete naturgemäß weit mehr Segler (90 %) als Dampfer. Damit ist das Schiffsmaterial der Flotte vor dem Kriege nach Art und Umfang gekennzeichnet.

Die Änderungen im Bestande der französischen Handelsflotte während des Weltkrieges lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Zu der durch mancherlei Kriegsumstände erhöhten Ziffer der gewöhnlichen Seeunfälle traten die Verluste durch die Zerstörungstätigkeit der deutschen Unterseeboote; die insgesamt erlittenen Verluste an französischem Schiffsraum betrugen über eine Million Brutto-Tonnen. Ein gleichwertiger Ersatz ist während des Krieges nicht geschaffen worden, denn die französischen Werften stellten sich größtenteils auf die Erzeugung von Landkriegsmaterial um, und die unter großen Schwierigkeiten vom Auslande erworbenen Schiffe bestanden teils aus alten, verbrauchten, teils aus jüngeren, aber kriegsmäßig schlecht gebauten Fahrzeugen. Zahlenmäßig erreichte dennoch der Zuwachs an Schiffsraum im Kriege fast eine halbe Million Brutto-Tonnen. Neben den Verlusten und der Geringwertigkeit des Ersatzes ist noch zu berücksichtigen, daß der übriggebliebene Friedensbestand an Schiffsraum durch den im Kriege betriebenen Raubbau ganz erheblich an Leistungsfähigkeit eingebüßt hatte.

Nachfolgend zeigt eine Bilanz über die Gestaltung der Verluste und Gewinne einige Einzelheiten, die ohne weiteres verständlich sind.

Kriegsbilanz des französischen Handelsschiffsraumes.[9])

Verlust	In B. R. To	Zuwachs	In B. R. To
Seeunfälle	138 158	In französischen Häfen beschlagnahmt	22 595
Vom Feind gekapert	2 862	Als Prisen gekapert	24 056
„ „ zerstört	763	In Frankreich gebaut	142 683
„ „ versenkt	921 636	Im Auslande bauen lassen	270 501
Wegen Seeuntüchtigkeit:		Im Auslande fertig gekauft	
Abgewrackt	9 454	Ehemals deutsche Schiffe	
Zu Binnenschiffen umgebaut	5 929	Vom Auslande gekauft	
Als Schrott an das Ausland	34 537		
Summe	1 113 343	Summe	459 836

Damit war der Vorkriegsbestand von 2,5 Millionen auf 1,9 Millionen BRT. im November 1918 gesunken.

Da führte der Sieg der Alliierten einen Umschwung herbei und ermöglichte nun eine völlige Wiedergeburt der französischen Handelsmarine. Von der durch das Waffenstillstands-Verlängerungsprotokoll vom 16. Januar 1919 an die Alliierten gelangten deutschen Handelsflotte wurden vorläufig 75 000 BRT. Liniendampfer und 380 000 BRT. Frachtschiffsraum „zur Benutzung" an Frankreich überwiesen. Im Laufe der danach stattfindenden Verhandlungen

über die endgültige Verteilung setzte Frankreich den Standpunkt durch, daß nicht nur der interalliierte Anteil am Schiffsraumverlust, sondern die gesamten Opfer eines Staates bei der Entschädigung berücksichtigt werden sollten. Infolgedessen wurde Frankreich die vorläufig überwiesene Tonnage als endgültige Entschädigung zugesprochen und darüber hinaus noch zahlreiche Segler und kleine Fischerboote, so daß schließlich der Gesamtzuwachs der französischen Handelsflotte auf Kosten der Besiegten 505 517 BRT. betrug.[10])

Neben die unmittelbaren Schiffsraumgewinne traten die mittelbaren. Die für Frankreich wieder nutzbaren eigenen und die neugewonnenen Erz- und Kohlengebiete sowie die deutschen Reparations-Sachlieferungen führten dem wieder erwachenden französischen Schiffbau die nötigen Rohstoffe zu. Wenn auch nicht sofort die Vorkriegsleistung erreicht wurde, so machten sich doch das im Kriege gesteigerte kapitalistische Interesse und die infolgedessen gegen Ende des Krieges und in den ersten Friedensjahren erfolgten zahlreichen Werftneugründungen bemerkbar; freilich drückte die zwei Jahre nach Friedensschluß einsetzende Weltfrachtenkrise wieder hemmend auf die Bauziffern. Eine nachfolgende Übersicht zeigt die Leistungen der französischen Werften:[11])

Jahre	B. R. To	Jahre	B. R To	Jahre	B. R. To
1913	176 095	1919	32 633	1925	75 569
1914	114 052	1920	93 449	1926	121 342
1915	25 402	1921	210 663	1927	44 335
1916	42 750	1922	184 504	1928	81 416
1917	18 828	1923	96 644		
1918	13 715	1924	79 685		

Der Ausgang des Weltkrieges hatte den französischen Ehrgeiz auf wirtschaftlichem Gebiete übersteigert; auf dem Gebiete der Schiffahrt genügte es nun nicht mehr, den Vorkriegsstand wiederherzustellen, sondern man errechnete hier und da einen nationalen Schiffsraumbedarf von 4 bis 7 Millionen Brutto-Tonnen, — während vor dem Kriege nicht einmal 2,5 Millionen Tonnen rentabel hatten arbeiten können! Ungeachtet der schon Ende 1920 sich bemerkbar machenden Anzeichen der schweren Frachtenkrise (von 1921 bis 1923) suchte Frankreich nicht nur durch eigenen Schiffbau seine Handelsflotte zu vermehren, sondern kaufte außerdem noch beträchtliche Tonnagemengen im Auslande, teilweise in Fortsetzung und Erfüllung der im letzten Kriegsjahre abgeschlossenen Kaufverträge; der Umfang dieser Auslandskäufe ist nicht sicher festzustellen, muß aber nach der Differenz zwischen Bestand und Neubau im Lande für die Jahre 1919 bis 1922 auf über eine Million Brutto-Tonnen geschätzt werden. Zum Nachteil der französischen Flotte handelte es sich dabei nicht nur um ehemals deutsche Schiffe, die von dem derzeitigen Besitzerland verkauft wurden, und die eine mindestens mittlere Leistungsfähigkeit aufwiesen, sondern man erwarb — in falschem Schiffshunger — teilweise auch minderwertige Fahrzeuge, die schon nach wenigen Monaten außer Dienst gestellt werden mußten.

Nach dieser Darstellung der Tonnageveränderungen in und unmittelbar nach dem Kriege folgt nunmehr die Untersuchung des jetzigen Schiffsbestandes. Im Jahre 1925 wies die französische Handelsflotte 3 511 984 BRT. auf, übertraf also den Vorkriegsbestand um rund eine Million Tonnen.

Wie war nun die Beschaffenheit der neuen, vergrößerten Flotte? — Bei Beantwortung dieser Frage sei nach denselben Gesichtspunkten verfahren, wie vorher zur Schilderung des Vorkriegszustandes.

Als erster Unterschied ist eine günstige Entwicklung des Verhältnisses zwischen Dampfern und Seglern zu nennen. In der obengenannten Tonnage von 3 511 984 BRT. befanden sich 1925 nur noch 192 339 Segler,[12]) das sind 5,5 % gegenüber den 33 % im Jahre 1913. Der Grund für diese Erscheinung liegt einerseits in den verhältnismäßig größeren Kriegsverlusten an Segelschiffen, die ja Minen und Torpedos gegenüber geringe Manövrierfähigkeit besaßen, und andrerseits in der Art, wie die Vermehrung des französischen Schiffsraumes erfolgt war, nämlich durch Übernahme der sonst in der Weltschiffahrt überall bevorzugten Dampfer, während nur ein kleiner Teil dieser Schiffsraum-Entschädigung aus Seglern bestanden hatte. Damit ist endlich — nach rund dreißig Jahren erst! — ein Grund für die frühere Unterlegenheit der französischen Handelsmarine beseitigt, den vorwiegend jenes ungeschickt abgefaßte Prämiengesetz von 1893 verschuldet hatte.

Neben dem Problem „Segler oder Dampfer?“ ist nach dem Kriege ein neues aufgetaucht: „Dampfer oder Motorschiff?“ Hier ist indessen eine Entscheidung nicht so unzweifelhaft, wie bei der ersten Frage. Hier ist nicht zu wählen zwischen Windabhängigkeit und freier Kurs- und Geschwindigkeitsbestimmung, sondern es muß haarscharf der wirtschaftliche Unterschied zwischen der Benutzung von Kohle und Öl kalkuliert werden, eine von zahlreichen Faktoren bedingte Rechnung. Wohl weist der Motorbetrieb unleugbare Vorzüge gegenüber dem Dampfmaschinenbetrieb auf, aber schließlich ist doch die Rentabilität vom Standpunkte des Reedereibetriebes das Ausschlaggebende. Der Wettbewerb zwischen Dampfer und Motorschiff ist gegenwärtig noch keineswegs klar entschieden, sondern abhängig von der Richtung und Länge der betreffenden Reise; bei kurzen Entfernungen ist der Dampfer zur Zeit noch sehr konkurrenzfähig. Besonders die Verbesserung des Dampfschiffes durch Turbinenbetrieb und Ölheizung hat den Wettkampf in ein neues Stadium geführt, und erst eine grundsätzliche Änderung im Angebot von Kohle, Heizöl oder Motoröl (Schwer- oder Leichtöl) könnte ihn entscheiden. — Diese Erörterung mußte vorangehen, um die Bedeutung der nachfolgenden Übersicht verständlich zu machen, welche die Einführung des Motorbetriebes in vier der wichtigsten Handelsflotten 1925 zeigt:[13])

Zahlen in Tausenden B. R. T.	Kolbenmaschin.-dampfer		Turbinen-dampfer		Motorschiffe	
	1925	1929	1925	1929	1925	1929
In England . .	15 942	15 366	2 606	2 757	733	1 906
Ver. Staaten	7 503	6 563	4 180	?	216	509
Frankreich . .	2 871	2 826	400	407	35	62
Deutschland	2 447	2 288	281	477	233	145

Frankreich ist in dieser Tabelle neben den Ver. Staaten dasjenige Land, welches verhältnismäßig die größte Küstenschiffahrt innerhalb seines Gesamtverkehrs betreibt. Damit fällt ein wichtiger Grund für den Motorbetrieb in seiner Flotte fort, denn gerade auf weiten, landungslosen Fahrten bewährt sich einer der Hauptvorteile des Motorschiffes durch Unterbringung des Öls in sonst unbenutzten Teilen des Fahrzeuges (z. B. zwischen dem Doppelboden) und infolgedessen Vergrößerung des Frachtraumes. Wie stark die automatische Ölheizung der Dampfer eingeführt ist, kann leider nicht genau gesagt werden, jedoch lassen gelegentliche Hinweise aus entsprechenden Quellen darauf schließen, daß diese so überaus praktische Neuerung in einem großen Teil der französischen Dampferflotte Anwendung gefunden hat.[14]) Auch die Vergrößerung der französischen Tankschiff-Flotte von 14 000 T. Tragfähigkeit 1914 auf 183 000 T. im Jahre 1925 macht diese Vermutung wahrscheinlich.[15])

Es bleiben nunmehr noch die Größen- und Altersverhältnisse der französischen Flotte zu behandeln. Auch hierbei stellt sich die Übernahme eines Teiles der deutschen Schiffe sowie die steigende Bautätigkeit der französischen Werften als Vorteil heraus, während die bereits erwähnten, ziemlich wahllosen Schiffskäufe im Ausland eine Verschlechterung bedeuteten. Indessen wurden im Laufe der Nachkriegsjahre die weniger leistungsfähigen Fahrzeuge an Ausländer verkauft oder abgewrackt. Die genaue Gruppierung der französischen Handelsschiffe nach Größengruppen und Altersklassen ist aus folgenden beiden Tabellen ersichtlich.

(Zahlen in Tausenden NRT.)

Segler, Dampfer und Motorschiffe zusammen.[16])

Größengruppen	1913	1924	1926
1—1000 To	420	419	426
1000–2000 „	375	432	373
über 2000 „	786	1234	1275

Altersgruppen	Segler			Dampfer		
	1913	1924	1926	1913	1924	1926
1—10 Jahre	59	60	55	465	900	887
10—20 „	358	52	53	257	481	507
20—30 „	46	113	57	153	257	292
30—40 „	23	21	22	92	75	61
über 40 „	11	19	14	7	33	34

In der Größengruppierung zeigt sich eine starke Zunahme der großen Einheiten über 2000 NRT., bei den Altersgruppen eine Verdoppelung der jüngsten Dampfertonnage zwischen 1 und 10 Jahren Alter. Damit ist also eine Verjüngung des französischen Schiffsbestandes eingetreten, die neben der Tendenz zu größeren Schiffskörpern eine recht günstige Entwicklung bedeutet, daß demgegenüber die letzte Gruppe der überalterten Schiffe einen kleinen Zuwachs erhalten hat, fällt mengenmäßig nicht ins Gewicht.

Im internationalen Vergleich steht indessen Frankreich noch immer etwas gegenüber dem Durchschnitt in der Welthandelsflotte zurück, — gegenüber seinen nächsten Wettbewerbern sogar recht beträchtlich.

Das Alter der wichtigsten Welthandelsflotten, 1928.[17a])

% der ganzen Flotte des betr. Staates	unter 10 Jahre	10 bis 20 Jahre	über 20 Jahre
	%	%	%
Großbritannien	50	32	18
Ver. Staaten	63	27	10
Japan	39	29	31
Deutschland	61	16	21
Norwegen	50	27	21
Frankreich	**43**	**31**	**25**
Holland	53	32	13
Welthandelsflotte	48	27	24

Wir sehen in der jüngsten Altersgruppe Frankreichs nur 43 %, während der Durchschnitt in der Welthandelsflotte 48 % beträgt; wir sehen bei Frankreich 25 % alte Schiffe, während derselbe Anteil bei den Konkurrenten zwischen 10 % und 21 % liegt. Es scheint, als ob hier erst die zukünftigen französischen Schiffbau-Subventionen eine Änderung herbeiführen werden.

Zum Schluß soll nun ein internationaler Vergleich den französischen Schiffsraum im Rahmen der Weltschiffahrt zeigen:

Die bedeutendsten Handelsflotten, 1929.[18])

1.	England	20 000 000 BRT.
2.	Ver. Staaten	11 000 000 „
3.	Japan	4 100 000 „
4.	Deutschland	4 000 000 „
5.	Frankreich	3 300 000 „
6.	Norwegen	3 200 000 „
7.	Italien	3 200 000 „
8.	Holland	2 900 000 „
9.	Schweden	1 400 000 „
10.	Kanada	1 200 000 „
	Welthandelsflotte	66 407 000 BRT.

In diese Rangordnung von 1929 hat sich, mit dem Stande von 1913 verglichen, vor Frankreich noch Japan eingeschoben; die Franzosen werden jedoch alle Kräfte anstrengen müssen, um wenigstens ihren jetzigen fünften Platz noch innezuhalten, denn Norwegen ist ein alter, zäher Wettbewerber, und Italien richtet unter der Herrschaft des Faschismus seinen nationalen Ehrgeiz auch auf die Vergrößerung seiner Handelsflotte.

Wie steht nun der französische Schiffbau diesem Wettkampf gegenüber? Unter den zahlreichen französischen Werften sind nur wenige leistungsfähig zum Bau großer Liniendampfer, während die Mehrzahl nur kleine Schiffe für den französischen und europäischen Küstenverkehr baut. Immerhin wären die französischen Werften — rein technisch betrachtet — wohl imstande, den nationalen Erfordernissen zu genügen, aber —: sie arbeiten viel zu teuer, — erheblich teurer (ca. 25 %) als ihre englischen, deutschen oder skandinavischen Konkurrenten,[19]) so daß Jahr für Jahr ein großer Teil französischer Neubau-Aufträge an das Ausland vergeben wird. An diesem Zustande ändern auch nichts die von Zeit zu Zeit verlautbarten Erklärungen französischer Minister und Wirtschaftsführer, alles tun zu wollen, um dem nationalen Schiffbau zu helfen. Nach Angaben einer französischen Wirtschaftszeitung („L'Usine") betrug die Ausnutzung der Produktionsfähigkeit aller französischen Werften insgesamt[19])

1909 bis 1914 ca. 75 %
1927 ca. 15,5 %
1928 ca. 25 %

Diese Zahlen sagen alles! Um voll beschäftigt zu sein, fehlen den Werften jährlich Aufträge auf Bauten von etwa 200 000 bis 300 000 Tonnen.

Die Ursachen dieser Entwicklung liegen sicherlich nicht allein in den von den Franzosen selbst so dringlich geforderten deutschen Reparationsleistungen (!!), noch an den als zolltechnisch ungünstig bezeichneten Bezugsbedingungen für die Baumaterialien, sondern liegen offenbar in der schlechten kaufmännischen Organisation der Werft-Unternehmungen. Denn selbst in solchen Fällen, in denen die französischen Offerten nicht teurer als ausländische Wettbewerber waren, gingen dennoch die Aufträge (französischer Reedereien!) nach England, weil die französischen Werften nicht die geforderten Garantien für die Innehaltung der Lieferungsfristen geben konnten.[20])

So hat man denn in den letzten Jahren wieder jenen verhängnisvollen Weg beschritten, dem französischen Schiffbau direkt durch Staatssubventionen und indirekt durch staatliche ermäßigte Baukredite an die Reedereien helfen zu wollen, — einen Weg, der im Laufe der Jahre und Jahrzehnte Schiffahrt und Schiffbau immer mehr an die Krücken der Subventionen gewöhnen und damit den heilsamen Zwang zu eigener Rentabilität stets weiter untergraben wird.

Die Grundlage dieser neuen Hilfsaktion der französischen Regierung bildet ein Gesetz von 1928, betreffend den „Crédit Maritime". Es ermöglicht französischen Reedereien billige Kredite für Neubau-Aufträge unter Bevorzugung nationaler Werften.[21]) Von dieser Gelegenheit wurde denn auch gern Gebrauch gemacht: Während die Neubau-Aufträge französischer Reedereien 1925 bis 1928 jährlich ca. 43 000 T. betragen hatten, ergingen in der Zeit vom August 1928 bis August 1929 Aufträge auf Neubauten in Höhe von 300 000 T., dabei übrigens (trotz etwas geringerer Erleichterungen!) nicht weniger als 90 000 T. an England und 40 000 T. an Deutschland, so daß nur etwas über die Hälfte der Gesamtmenge (170 000 T.) französischen Werften zufiel.[22])

Unter solchen Verhältnissen geht der französische Schiffbau in den Konkurrenzkampf des nächsten Jahrzehnts.

Kap. 8.

Das Personalproblem in der französischen Handelsmarine.

Zum Betriebe der Handelsflotte innerhalb der Volkswirtschaft eines Staates gehören drei verschiedene Gruppen von Personen, von deren Einzeltätigkeit und organischer Zusammenarbeit das Gedeihen der betreffenden Handelsmarine abhängt: Erstens das nautisch-technische Personal

an Bord der Schiffe, zweitens das kaufmännische Personal in den Geschäftsräumen der Reedereien, und drittens das aus Beamten bestehende Verwaltungspersonal in den mit Handelsmarine-Angelegenheiten zusammenhängenden Behörden.

Zunächst ist vom nautischen Personal die Rede. Alle französischen Seeleute sind Mitglieder einer staatlichen Berufsvereinigung, der Einrichtung der „Inscription Maritime". Wenn man als ihren Schöpfer den Minister Colbert bezeichnet, so muß man dabei berücksichtigen, daß er einerseits nur eine sehr alte Einrichtung erneuerte und allerdings wesentlich verbesserte, und daß er andererseits keinen vollen Erfolg seiner Schöpfung erleben durfte. Die nachfolgend näher erklärte „Inscription maritime" beruht zu sehr auf dem erst später entwickelten Staatsbürgergefühl des einzelnen und auf einem gut arbeitenden Behördenapparat, als daß sie schon im 17. Jahrhundert die von Colbert erhofften Wirkungen hätten ausüben können.[1]) Die „Inscription maritime" hat ihren Namen von einer örtlich geführten, staatlichen Art Stammrolle, in die jeder junge Franzose, der Seemann ist oder werden will, eingeschrieben wird („inscrit"); die Inscrits sind dienstpflichtig in der französischen Kriegsmarine. Da diese Einrichtung in einer Zeit eingeführt wurde, in welcher die allgemeine Wehrpflicht noch nicht bestand, und ihre Anwendung auf den Seemannsstand als Ausnahmepflicht gegen den Staat galt, so wurden den Seeleuten mancherlei Vorrechte und Einrichtungen geschaffen, die man in neuerer Zeit als selbstverständlich ansieht oder, soweit sie die übrigen sozialen Einrichtungen etwas überschreiten, trotzdem als Tradition nicht abzuschaffen gewagt hat.

Folgendes sind die hauptsächlichsten Einrichtungen der „Inscription maritime":

1. Wie heutzutage in fast allen Staaten ist den heimischen Seeleuten die Fischerei und Küstenfahrt vorbehalten; Ausländer sind völlig davon ausgeschlossen.
2. Seit 1893 müssen mindestens drei Viertel der Mannschaft und alle Offiziere jedes französischen Schiffes Franzosen sein; diese Bestimmung erleichtert den „Inscrits", ebenso wie die erste, ganz erheblich den internationalen Wettbewerb.

Alle Versuche der Reedereien, diese Beschränkung des freien Anheuerungsrechtes einzudämmen oder aufzuheben, sind gescheitert; im Gegenteil: die Seeleute treten gelegentlich sogar mit der Forderung hervor, der Staat solle für die ganze Besatzung die französische Staatsangehörigkeit vorschreiben.[2]) Es gibt zahlreiche Fälle, in denen schon die bestehende Regelung wirtschaftliche Schwierigkeiten entstehen läßt.

3. Im Gegensatz zu anderen Welthandelsmarinen haben in der französischen die im Dienste erkrankten Seeleute längere Zeit hindurch Anspruch auf Weiterzahlung der vollen Heuer, außerdem bei dauernder Dienstunfähigkeit Anspruch auf Rückbeförderung in die Heimat, und zwar als Passagiere.
4. In der „Caisse d'Invalides" besteht eine Altersversicherung, an die der „Inscrit" einen geringen Prozentsatz seines Einkommens (durchschnittlich 5 %) während seiner Tätigkeit entrichten muß, um dafür bei Dienstunfähigkeit oder nach Erreichung einer bestimmten Altersgrenze die Vorteile einer sorgenfreien Altersversorgung zu genießen.
5. Die Höhe der Heuer, Menge und Güte der Verpflegung sowie die Unterkunft an Bord ist staatlichen Normativbestimmungen unterworfen, und ihre Durchführung unterliegt staatlicher Kontrolle. Freilich sind diese Bestimmungen heute schon lange Allgemeingut der nationalen Handelsgesetze geworden und werden im einzelnen jetzt durch Tarifverträge geregelt.
6. In den großen Hafenstädten gibt es im Rahmen der „Inscription maritime" Seemannsheime, wo den Seeleuten gegen geringes Entgelt Verpflegung und Unterkunft gewährt wird. Bis in die jüngste Zeit hinein, ehe 1917 amtliche paritätische Arbeitsnachweise eingerichtet wurden, waren diese Seemannshäuser die Mittelpunkte der Stellenvermittlung.

In den letzten Jahrzehnten sind zahlreiche Angriffe gegen die „Inscription maritime" gerichtet worden, die ebenso oft ihre Erwiderung fanden; es taucht daher die Frage auf: Hat diese Einrichtung noch heutzutage Daseinsberechtigung? — Es soll geprüft werden.

Die Veranlassung und Grundlage der „Inscription" war die Listenführung für die militärische Rekrutierung. Da nun seit dem vergangenen Jahrhundert in Frankreich die allgemeine Wehrpflicht besteht, so ist unter Anpassung an die Eigenarten der seemännischen Bevölkerung zweifellos eine Regelung zu ermöglichen, welche auch die Seeleute im Rahmen der allgemeinen Dienstpflicht erfaßt und nach Eignung und Bedarf der Kriegsmarine zuführte. In Deutschland hat sich eine solche Einheitlichkeit der Wehrpflicht gut bewährt. In Frankreich dagegen hat der Ausbruch des Weltkrieges eine höchst unzweckmäßige und schlecht abgewickelte Mobilisierung der Seeleute offenbart, die sich auf verschiedene einzelne Gesetztexte gründete und schließlich umständliche Überschreibungen von „Inscrits" auf die Militärlisten des Landheeres erforderlich machte; denn die französische Kriegsflotte benötigte bei weitem nicht so viele Mannschaften, als mobilisierte „Inscrits" vorhanden waren.[3]) Vom militärischen Standpunkte aus wäre also die Abschaffung der Sonderregelungen durch die „Inscription maritime" im Interesse einer gleichmäßigen Mobilisierung aller Franzosen wünschenswert. Im übrigen dürfte wahrscheinlich die neue französische Heeresreform von 1927, deren Einzelheiten noch nicht bekannt sind, in solchem Sinne einer Vereinheitlichung der Einberufung aller Wehrpflichtigen, auch der Seeleute, abgefaßt sein.

Das andere Wirkungsgebiet der „Inscription" ist die soziale Fürsorge in allen jenen Zweigen, die sich im Laufe der letzten Jahrzehnte als selbstverständliche Einrichtungen in den hauptsächlichsten Kulturstaaten herausgebildet haben: Stellenvermittlung, Arbeiterschutz, Krankenversicherung, Invaliden- und Altersfürsorge sowie Arbeitnehmer-Interessenvertretung. Da nun die Eigenarten des Seemannsberufes gegenüber andern inländischen Berufen ohnehin gesonderte Bestimmungen erfordern und in den meisten Ländern auch gefunden haben, so scheint für die französischen Seeleute in ihrer staatlichen Zusammenfassung durch die „Inscription maritime" durchaus ein Vorteil zu liegen. Auf die Frage nach Berechtigung oder Zweckmäßigkeit ergibt sich also die Antwort, daß die Einrichtung in ihrer militärischen Funktion durch die allgemeine Wehrpflicht in Frankreich gegenstandslos geworden ist, daß aber ihre soziale Funktion ein Weiterbestehen rechtfertigt; freilich hat sich die Organisation diesem Zwecke anzupassen. Als neueste Entwicklung in dieser Richtung ist die Tendenz zu einem der deutschen Seemannsordnung ähnlichen, modernen Spezialgesetz zu betrachten.[3a])

Eine besondere Aufmerksamkeit im Rahmen des Personalproblems verdient die seemännische Ausbildung. Während früher die Mannschaft eines Schiffes nur aus Matrosen und vielleicht einigen Handwerkern bestand, ist heutzutage neben das eigentliche nautische Personal das technische getreten: Maschinisten (gänzlich ungelernte Heizer und Trimmer), Motorenschlosser, Elektrotechniker und Funktelegraphisten. Obgleich im allgemeinen eine Spezialausbildung der betreffenden Mannschaften zu genügen scheint, so wirkt doch eine Vertrautheit aller Mitglieder der Besatzung mit den Grundlagen der Schiffahrt zugunsten einer gut ineinandergreifenden Betriebsführung und erlaubt auch in Sonderfällen eine gewisse Ersetzbarkeit (Fungibilisierung) des Einzelnen, was für kleine Dampfer mit geringer Besatzung oft von größter Wichtigkeit sein kann.

Ein Erlaß des Unterstaatssekretärs der Handelsmarine vom August 1913, betreffend die Neuordnung des seemännischen Bildungswesens, dessen Durchführung naturgemäß mehrere Jahre gedauert hätte, wurde in seiner Wirksamkeit durch den Krieg eingeschränkt, wenn auch gegen Kriegsende einige Schulen für technisches Betriebspersonal gegründet worden sind. Vollendet wurde die gesamte, übrigens dringend notwendige Reorganisation[4]) freilich erst nach dem Weltkriege. Gemäß zwei neuen Erlässen vom März 1919 ist seitdem das Bildungswesen für die Handelsmarine aufgebaut wie folgt:[5])

1. Grundschulen für alle, die mit den elementaren Kenntnissen der Schiffahrt vertraut sein müssen.
2. Spezialschulen
   a) für das technische Personal in der Seeschiffahrt;
   b) für das kaufmännische Personal in der Seeschiffahrt (Reederei);
   c) Fischereischulen.
3. Ein besonderes Institut in Paris, in welchem die künftigen Leiter auf allen Gebieten der Seeschiffahrt und des Überseehandels ausgebildet werden.

Der Plan zeigt unter anderem, daß nunmehr auch die kaufmännischen Angestellten der Reedereien eigene Handelsmarineschulen besuchen sollen, deren Unterricht auf die Besonderheiten des Überseeverkehrs zugeschnitten ist; damit ist einem lange gehegten Bedürfnis abgeholfen.

Die Einrichtung des letztgenannten Instituts zu Paris ist von größerer Bedeutung. Schon weit vor dem Weltkriege beklagten die französischen Kritiker der Handelsflotte, daß es an geeigneten Führerpersönlichkeiten fehle, die vorzügliche kaufmännische Fähigkeiten mit eingehenden Kenntnissen in der Technik des Schiffahrtsbetriebes verbänden. Vor allem mangelte es auch in den Behörden, von wo die gesetzlichen Richtlinien für alle Zweige der Seeschiffahrt ausgingen, an höheren Beamten, die derartige Vorbildung besaßen, — was sich besonders im Laufe des Krieges sehr nachteilig bemerkbar gemacht hatte. Nunmehr ist durch das Pariser Institut ein Weg geöffnet, die wichtigsten Posten in der Handelsschiffahrt und den damit zusammenhängenden Behörden mit umfassend vorgebildeten Kräften besetzen zu können.

Zum Schluß soll noch ein Gesamtüberblick über das seemännische und technische Personal und seine Verteilung auf die einzelnen Tätigkeitsgebiete gegeben werden:

Das Personal der französischen Handelsmarine, 1926.[6])

Berufszweig	Personal	
	nautisches	technisches
Fischerei	49 070	2 091
Große Fahrt	8 928	9 906
Europäische Küstenfahrt	6 974	4 501
Französische Küstenfahrt	3 253	400
Lotsendienst u. Schlepperei	2 513	1 125
Yachten	535	89
Gesamtzahl	71 273	18 112

Man ersieht aus dieser Zusammenstellung die große Bedeutung der Fischerei, in der fünf Siebentel aller eigentlichen Seeleute tätig sind. Charakteristisch für Frankreich ist auch der hohe Anteil der Küstenschiffahrt, die, nach dem Personal gemessen, nur wenig hinter der Überseeschiffahrt zurücksteht.

Von einigem Interesse ist übrigens, daß man in französischen Seefahrtskreisen neuerdings Besorgnisse über die künftige Sicherstellung genügend starken Nachwuchses für die Seefahrt zu hegen beginnt.[7]) Der Grund dafür scheint darin zu liegen, daß die blühende französische Industrie relativ bessere Löhne zahlt, als sie in der oft gefahrvollen Schiffahrt üblich sind. Wahrscheinlich wird man einen stärkeren Zustrom zur Handelsmarine erst durch Erhöhung der Löhne und Pensionen erreichen — dies freilich wieder auf Kosten der Rentabilität im Ganzen.

Damit sind in großen Zügen die Hauptpunkte im Personalproblem gekennzeichnet, wobei auf Einzelheiten im Rahmen dieser Untersuchung leider nicht eingegangen werden kann.

Kap. 9.

Das französische Reedereiwesen.

Nachdem die beiden vorangegangenen Kapitel die materielle und personale Basis der französischen Handelsflotte dargestellt haben, behandelt die Betrachtung des Reedereiwesens den Betrieb dieser Flotte. Die Untersuchung richtet sich zunächst auf die Vorkriegsverhältnisse, um nach kurzer Schilderung der episodenhaften Kriegseinflüsse die dauernden Nachwirkungen des Weltkrieges auf die gegenwärtige Lage der Reedereien zu erörtern.

Zunächst zeigt eine Übersicht den internationalen Rangplatz der größten französischen Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1912:

Die bedeutendsten Reedereien im Jahre 1912.[1])

Name der Gesellschaft	Hauptsitz	Schiffspark	
		Zahl	B. R. T.
Hamburg-Amerika Linie	Hamburg	179	1 163 985
Norddeutscher Lloyd	Bremen	128	723 150
Ellermann Lines	London	124	521 587
Brit. India Steam-Nav.-Co.	Glasgow	125	496 728
White Star Line	Liverpool	34	493 220
P. & O. Steam-Nav.-Co.	London	67	468 575
Furness, Withy & Co.	Hartlepool	115	414 751
Blue Funnel Line (Holt & Co.)	Liverpool	61	389 036
Cie. Générale **Transatlantique**	Paris	79	**356 720**
Nippon Yusen Kaisha	Tokio	83	339 719
Union Castle Mail St.-Sh.-Co.	Glasgow	47	314 222
Cie. des **Messageries Maritimes**	Marseille	65	**297 080**
„Hansa"-Dampfschiffahrts-Ges.	Bremen	60	295 110
Elder, Dempster & Co.	Liverpool	97	285 490
F. Leyland & Co.	Liverpool	37	279 810
T. & J. Harrison	Liverpool	56	273 949
Cunard Steam Ship-Co.	Liverpool	24	266 100
Royal Mail Steam Ship-Co.	London	50	257 913
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges.	Hamburg	56	246 969
Societa di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco	Triest	66	228 740
Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Ges.	Hamburg	45	213 753
Ruys & Zonen	Rotterdam	34	200 704
Chargeurs Réunis (ohne Rangordnung genannt).	Paris	36	1914: ca. **190 000**

Wir sehen die beiden größten französischen Gesellschaften die neunte und zwölfte Stelle einnehmen, dabei herrschte in der Cie Gén. Transatlantique eine durchschnittliche Schiffsgröße von 4500 Tonnen, in der Cie des Messageries Maritimes eine solche von 3000 Tonnen, denen in den beiden größten deutschen Reedereien Durchschnittsgrößen von rund 7000 und 6000 Tonnen gegenüberstanden. Aus dem internationalen Vergleich ergibt sich also eine nicht ungünstig erscheinende Stellung der französischen Großreedereien, die dem bereits gezogenen internationalen Tonnagevergleich der bedeutendsten Handelsflotten ungefähr entspricht. Zu Ungunsten der Franzosen gibt indessen ein solcher Schiffsraumvergleich kein klares Bild von der wirklichen Wirtschaftslage, die erst durch eingehende Untersuchung des Geschäftsbetriebes und seiner Ergebnisse dargestellt werden kann.

Das charakteristische Kennzeichen des französischen Reedereiwesens vor dem Weltkriege war die scharf abgegrenzte Gruppierung in einige große, staatlich subventionierte und in eine Mehrzahl kleinerer, selbständiger Unternehmen. Wenn es naturgemäß auch in Deutschland und England große und kleine Reedereien gab, so war doch in Frankreich dieser Unterschied viel krasser; hier offenbarte er sich nicht so sehr in den Größenunterschieden des Schiffsraumbesitzes, sondern vielmehr in der Wirtschaftslage der betreffenden Unternehmen. Wohl bestanden auch in Deutschland und England Staatsverträge mit den großen Reedereien, beispielsweise Postverträge über bestimmte Beschaffenheit der Fahrzeuge, ohne daß dabei ausgesprochene Staatsunterstützungen vorlagen; von den französischen Großreedereien hieß es jedoch: sie stehen und fallen mit den Subventionen. An anderer Stelle

ist bereits die Wirkung der Subventionen auf den französischen Schiffsbestand gezeigt worden; am Schlusse dieser Arbeit wird der Einfluß des Subventionssystems auf die Leistungsfähigkeit der Flotte im Verhältnis zu andern Ursachen beurteilt werden können; hier sollen nun die Wirkungen der Subventionen auf das französische Reedereiwesen dargelegt werden.

Die Einrichtung der Reedereisubventionen erfolgte 1881 mit der Begründung, daß der französischen Handelsflotte durch die Aushebung der Bemannungen zum Dienste auf der Kriegsflotte Lasten entständen, die von der gesamten Bevölkerung getragen werden müßten.[2]) Daß außer dieser offiziellen Begründung hauptsächlich das Zurückbleiben der französischen Seeschiffahrts-Entwicklung hinter den andern aufstrebenden europäischen Handelsflotten eine ursächliche Rolle mitspielte, ist bereits erwähnt worden. Ohne im Rahmen dieser Arbeit auf Einzelheiten in den Subventionsbestimmungen eingehen zu können, soll nur soviel angedeutet werden, daß auf Grund der Gesetze von 1881, 1893 und 1902 Fahrtprämien pro Tonne und je 1000 zurückgelegte Seemeilen gewährt wurden, ferner auf Grund der Gesetze von 1902 und 1906 ständige Betriebszuschüsse pro Tonne und Betriebstag, ohne Rücksicht auf zurückgelegten Weg; die Gewährung dieser Unterstützung und ihre Höhe hing von zahlreichen Einzelbestimmungen über die Größe und Beschaffenheit des Fahrzeuges sowie von dessen Beschäftigungsgebiet ab. Aus der Natur dieser Bestimmungen ging hervor, daß die großen Reedereien mit den besseren Schiffen weitaus den größten Teil der gesamten Subventionsgelder an sich zogen, während die kleineren Unternehmen mit geringer wertigen Fahrzeugen nahezu selbständig arbeiten mußten; überdies wurden die Subventionen teilweise nur für Große Fahrt gewährt. Ferner ist zu berücksichtigen, daß 1913 die drei größten Gesellschaften (Transatlantique, Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis) rund 800 000 von den 2 000 000 BRT. besaßen, die[3]) überhaupt unter französischer Flagge in Großer Fahrt und in europäischer und französischer Küstenfahrt fuhren. Bei diesem starken Anteil der Großreedereien ist es gerechtfertigt, hauptsächlich die Subventionswirkungen auf sie zu betrachten.

Seitdem die Reedereisubventionen gewährt wurden, hat sich die Rentabilität der beiden größten französischen Reedereien dauernd verschlechtert. Daß trotzdem angemessene Dividenden ausgeschüttet[4]) wurden, kann nichts an diesem Urteile ändern, denn sie wurden ja zum großen Teil mit dem Gelde der französischen Steuerzahler aufgebracht. Die unbestreitbar höchst nachteiligen Folgen der Staatsunterstützung lägen darin, daß dadurch den betreffenden Gesellschaften der heilsame Zwang zur Rentabilität genommen, ihr internationaler und nationaler Wetteifer gelähmt wurde. Die Absichten der Regierung, daß die Unterstützung eine Ermutigung werden sollte, bewirkten geradezu das Gegenteil: die Gesellschaften wurden nachlässig in der Behandlung ihrer Kunden, auf die sie ja nicht mehr unbedingt angewiesen waren; kostspielige Büros mit überflüssigem Personal wurden gehalten, und die Ausrüstung des Schiffsparkes ließ zahlreiche Eigenschaften vermissen, die das internationale Reisepublikum und den Überseehandel beispielsweise die deutschen und englischen Fahrzeuge so sehr bevorzugen ließen: Schiffsgröße, Schnelligkeit, regelmäßige Pünktlichkeit, ja sogar Sauberkeit.[5]) — An denjenigen Stellen indessen, wo eine Mehrausgabe am Platze gewesen wäre, sparten die Reedereien kurzsichtigerweise. Es fehlte an französischen Schiffahrts- und Handelsagenten im Auslande; Reedereien und Außenhandelsfirmen begnügten sich vielmehr mit kommissionsweise betrauten „Geschäftsfreunden". Daß eine derartig schwache Wahrnehmung ihrer Interessen nicht zu einer intensiven Steigerung des französischen Außenhandels und damit auch der Schiffahrt führen konnte, ist offenbar![6])

Die gemachten Ausführungen über das französische Reedereiwesen bilden einen weiteren Beitrag zur Erkenntnis der Ursachen, warum sich die französische Handelsmarine vor dem Kriege in einem Stadium des Stillstandes — um nicht zu sagen: des Niederganges — befand.

So standen die Dinge, als der Weltkrieg grundlegende Veränderungen herbeiführte. Die während der Kriegsjahre eingetretenen Umwälzungen bestanden erstens in den bereits früher dargestellten dauernden Schiffsraumverlusten ohne gleichwertige Ersatzmöglichkeit und zweitens in der immer umfassender werdenden staatlichen Einschränkung der selbständigen Betriebsleitung der Reedereien, bis schließlich 1918 auch der bis dahin noch freigebliebene Rest der französischen Handelsflotte der völligen Staatsrequisition anheimfiel.[7]) Der episodische Charakter dieser Vorgänge macht eine ausführliche Schilderung davon nicht notwendig.

Die Jahre nach dem Weltkriege standen bei der französischen Handelsschiffahrt im Zeichen des Wiederaufbaues, den der für Frankreich günstige Kriegsabschluß außerordentlich beschleunigte und erleichterte. Der bereits erwähnte, an Frankreich überwiesene ehemals deutsche Schiffsraum im Umfange von rund einer halben Million Tonnen wurde größtenteils an die französischen Reedereien verteilt und ersetzte, nach der Tonnage betrachtet, zunächst etwa die Hälfte der erlittenen Kriegsverluste. Außerdem flossen nunmehr den Schiffahrtsgesellschaften auch die Entschädigungssummen für die noch nicht durch Schiffsraum ersetzten Verluste zu. Auf solche Weise wurde es den Reedereien bald ermöglicht, ihren Schiffspark wieder auf den früheren Bestand, vielfach auch darüber hinaus, zu bringen.

Dieser Wiederaufbau der Reedereien wurde jedoch durch zwei äußerst wichtige Umstände dahingehend beeinflußt, daß man die Nachteile der Vorkriegsverhältnisse zu beseitigen gezwungen war. Die beiden Ursachen waren die allmähliche Verringerung der Staatssubventionen, ohne daß ein neues Gesetz weitere Mittel in sichere Aussicht stellte, und zweitens die Welt-Frachtenkrise der Jahre 1921 bis 1923. Während die Bauprämien mit dem Erlöschen des letzten Gesetzes von 1906 im Jahre 1920 ihr Ende erreicht hatten, wurden zwar Fahrtprämien und Betriebszuschüsse noch weiterhin an die Reedereien gezahlt, aber ihre Beträge wurden von Jahr zu Jahr geringer; sie betrugen[8])

1913	18,1	Mill. frs.	1922	2,9	Mill. frs.
1918	5,9	„	1923	2,9	„
1919	5,9	„	1924	2,9	„
1920	4,7	„	1925	2,5	„
1921	3,7	„	1926	2,4	„

Freilich ließ die Regierung ungeachtet des allmählichen Erlöschens der alten Subventionsgesetze den Reedereien durch freigebige Bestimmungen bei Abschluß der Postverträge mittelbar nicht unbeträchtliche Geldunterstützungen angedeihen.

Und schließlich ist in jüngster Zeit wieder eine neue Wendung eingetreten: Nach Kriegsende war eine Zeit lang die achtstündige Arbeitszeit an Bord für das Schiffspersonal in Gültigkeit, wurde aber wieder aufgehoben, weil die Reedereien dadurch nachweislich ganz erhebliche Mehrausgaben leisten mußten, ohne daß ein positiver wirtschaftlicher Erfolg damit verbunden war. Im Frühjahr 1925 setzten jedoch die französischen Gewerkschaften durch politischen Druck auf die damals im Amt befindlichen Regierungsmitglieder, die bei den voraufgegangenen Wahlen ein derartiges Versprechen gegeben hatten, die Wiedereinführung der achtstündigen Arbeitszeit in der Linienfahrt durch, obgleich noch dieselben wirtschaftlichen Bedenken wie vorher bei der Abschaffung bestanden. Wie berechtigt übrigens die Angriffe gegen diese Regelung sind, acht Stunden Arbeitsbereitschaft an Bord mit acht Stunden Arbeitsleistung gleichzusetzen, ferner die soziale, gesundheitliche Notwendigkeit der Forderung anzuzweifeln, geht aus der Bestimmung des einführenden Erlasses hervor, der eine Überstundenleistung gegen entsprechend höhere Löhnung gestattet; das Arbeitszeitproblem ist also wieder einmal zum Lohnproblem umgewandelt worden. Dem Geldschaden, den die Reedereien dadurch erlitten, begegnete die Regierung in der früheren Weise durch eine neue Subvention, deren Höhe jährlich etwa 20 Millionen Frs. ausmacht. Dabei ist es sehr beachtlich, daß die Reedereien diese Regelung durchaus verwarfen; der Zustand vor dem Kriege hatte deutlich genug den verderblichen Einfluß des Subventionssystems erwiesen.[9])

Der zweite Zwang zur Rationalisierung im französischen Reedereiwesen während der ersten Nachkriegsjahre war die

Welt-Frachtenkrise 1921 bis 1923. Wie in allen Schiffahrtsländern, so hatte man auch in Frankreich auf eine gewaltige Seetransport-Nachfrage gerechnet; die Erwartungen wurden indessen enttäuscht, da die gesunkene Kaufkraft der europäischen Völker eine umfangreiche Nachfrage nach den im Kriege so lange entbehrten Überseehandelsgütern nicht erlaubte. Schon Ende 1920 begannen die ersten Anzeichen einer Krisis, die sich auf drei Jahre erstreckte und deren Wirkungen sich auch in Frankreich stark geltend machten.

Inwieweit die Rationalisierung auf den Geschäftsbetrieb der Reedereien Anwendung fand, entzieht sich leider der Beobachtung eines Außenstehenden. Deutlich erkennbar ist jedoch die bereits dargelegte Vergrößerung und Verjüngung des Schiffsparkes sowie die Einführung technischer Neuerungen und Verbesserungen in den Fahrzeugen.

Ein weiterer günstiger Umstand liegt darin, daß nach dem Kriege die großen Schiffahrtsgesellschaften zur Zusammenarbeit miteinander und vor allem mit kleineren Reedereien bereit waren, wodurch unzweckmäßige Konkurrenzkämpfe vermieden und alle Kräfte der nationalen Schiffahrt voll nutzbar gemacht wurden. So entstanden mancherlei Bindungen der Reedereien untereinander: Teilweise verschafften sich die großen Gesellschaften Kapitalanteile an anderen, was in manchen Fällen sogar eine völlige Kontrolle ermöglichte; auch Direktoren- und Vorstandsposten stellten mehrfach eine Verbindung her; teilweise waren aber die Beziehungen etwas lockerer Art, indem die Gesellschaften gemeinschaftliche Agenturen unterhielten oder auch Abkommen über Anlegeplätze und Fahrpläne ihrer Linien, über Frachtraten und Passagierfahrpreise trafen.[10])

Internationale Verbindungen sind jedoch den Franzosen bei weitem nicht in dem Maße geglückt, als ihre Absicht war. So drückten die französischen Schiffahrtskreise beispielsweise im November 1921 unwilliges Erstaunen darüber aus, daß damals die großen amerikanischen (Harriman) Reedereien mit d e u t s c h e n in Verbindung traten, nachdem sie einen solchen Versuch der französischen („Transatlantique") kurz zuvor abgelehnt hatten.[11]) Es scheinen dabei in der Weltwirtschaft trotz äußeren Aufschwunges des französischen Reedereiwesens noch immer ähnliche Ansichten über dessen Leistungsfähigkeit und Entwicklungskraft geherrscht zu haben, wie 1902 bei der Gründung des Morgan-Trustes, der amerikanische, englische und deutsche Transatlantik-Reedereien zusammenschloß, die französische Hauptreederei (Transatlantique) jedoch als „quantité négligeable" beiseite lassend.[12])

Eine interessante Umschichtung bezüglich der Geldquellen hat das französische Schiffshypothekenwesen unter dem Einfluß des Krieges erfahren, wie folgende Übersicht zeigt:

(Zahlen in Tausenden Frs.)[13])

Jahr	Hypotheken auf Schiffe, die im Bau befindlich		anderweitig zur Franzisierung vorgesehen sind	Insgesamt
	Hypotheken Staatliche	Private		
1913	61 500	800	19 800	82 200
1915	17 100	4	2 700	19 800
1918	200	121	31 000	31 400
1920	200	80	176 200	176 500
1921	25 800	25 400	225 600	276 100
1922	12 000	51 300	887 900	952 000
1923	14 000	3 100	946 800	964 000
1924	60 400	4 300	273 600	338 400
1925	80 200	1 500	95 300	177 000
1926	31 300	1 900	88 400	121 700

In dem starken Überwiegen der staatlichen Hypotheken über die privaten in den letzten Jahren drückt sich wieder die Rückkehr zu den Vorkriegsverhältnissen aus, während die ersten Wiederaufbaujahre vorübergehend das private Kapital anzuregen schienen. Das ist eine bedauerliche Erscheinung und wieder ein Beweis dafür, wie stark das französische Reedereiwesen auf Staatshilfe angewiesen ist.

Zum Schluß der allgemeinen Darstellung des französischen Reedereiwesens soll noch ein Vergleich die Rangordnung unter den bedeutendsten Reedereien der Erde gegeben werden.

Die acht größten Schiffahrtskonzerne, 1930.[14])

Konzerne	Schiffspark
1. P. & O.	2 505 000 BRT.
2. Royal Mail	2 334 000 „
3. Hapag-NDL.	2 037 000 „
4. Ellerman	954 000 „
5. Cunard	947 000 „
6. Furness	805 000 „
7. Nippon Yusen	761 000 „
8. Transatlantique	754 000 „
Vergleichsweise, ohne Rangordnung:	
Chargeurs Réunis	550 000 BRT.
Mess. Marit. & Contractuels	450 000 „

Angesichts dieser verstärkten Konzernbildung in allen Ländern dürfte auch in Frankreich die Zeit nicht mehr fern sein, daß mindestens zwei der drei Großreedereien sich zusammenschließen und dann vielleicht bis zum vierten Platz aufrücken. Es wäre dies ein vom französischen Standpunkt sicher zu begrüßender Akt der Rationalisierung, der bei durchgreifender, auf Verwaltungsersparnisse bedachter Umorganisation der französischen Handelsflotte mehr nützen würde als die hohen Subventionen.

Kap. 10.

Die französischen Großreedereien und ihr Liniennetz.

Die Bedeutung der drei größten Linienreedereien innerhalb des französischen Reedereiwesens rechtfertigt eine Sonderbetrachtung. Leider begegnet eine solche Betrachtung insofern Schwierigkeiten, als für einen Außenstehenden Mitteilungen der Gesellschaften selbst nicht erreichbar sind, und andererseits sind die in Fachaufsätzen, Zeitschriften und Zeitungen verstreuten Angaben oft so lückenhaft und auch nicht ohne weiteres vergleichbar, daß bei der nachfolgenden Darstellung um Nachsicht gebeten werden muß.[1])

Die „C o m p a g n i e G é n é r a l e d e l a N a v i g a t i o n T r a n s a t l a n t i q u e", meist kurz „Cie Transatlantique" genannt, ist die größte französische Gesellschaft. Im Jahre 1861 gegründet, deutet schon ihr Name an, daß ihr Betätigungsgebiet hauptsächlich in der Verbindung Frankreichs mit Amerika liegt, und zwar verbinden ihre wichtigsten Linien die französischen Nord- und Westhäfen mit Nord- und Mittelamerika, während im Laufe der Zeit auch einige andere Linien nach der pazifischen Küste Amerikas, nach Nordafrika und neuerdings nach dem Nordosten Europas (Ostsee) hinzugekommen sind. Der Schiffspark betrug bei Ausbruch des Weltkrieges 80 Fahrzeuge mit rund 360 000 BRT., wovon im Kriege 102 000 T. verloren gingen. Seit 1918 jedoch konnte der Bestand nicht nur wieder auf Friedenshöhe gebracht werden, sondern erreichte weit darüber hinaus bis zum Jahre 1928 einen Umfang von über 100 Einheiten mit 573 000 BRT., wobei sich der Ersatz teils aus ehemals deutschen Schiffen, teils aus Neubauten aus Frankreich und dem Auslande zusammensetzte. Unter der Flagge der „Cie. Transatlantique" fährt das zurzeit (1930) größte französische Schiff, der 1927 in St. Nazaire (auf der Penhoet-Werft) erbaute Oelfeuerungs-Turbinendampfer „Isle de France", mit 42 000 BRT., der Stolz der nationalen Handelsflotte.

Die Gesellschaft beschäftigt ein Personal von rund 15 000 Angestellten.

Das Gesellschaftskapital wurde seit der Gründung von 40 Millionen Frs. allmählich vergrößert; es betrug im Jahre 1927 144 Millionen Frs. und ist seitdem vermutlich noch weiter erhöht worden.

Die Nachkriegs-Krise ging an der Gesellschaft nicht spurlos vorüber: sie zwang zur zeitweiligen Auflegung eines Viertels des Schiffsparkes und reduzierte die Dividende im Jahre 1922 auf 0, die sich erst seit 1924 wieder langsam verbesserte, 1927 sogar 12 % betrug! Der große Ausfall an Frachtgütern wurde einigermaßen durch den

Personenverkehr ausgeglichen, der sich auch in den Kriegsjahren nur wenig verminderte. Der Grund dieser Erscheinung dürfte in dem starken amerikanischen Touristen-Verkehr, besonders nach den ehemaligen Kriegsschauplätzen, zu suchen sein.

Durch kartellartige Vereinbarungen oder Kapital-Beteiligungen ist die Cie. Transatlantique an folgenden Unternehmen mehr oder weniger stark interessiert:

Cie. Frassinet,
Cie. Cypien Fabre,
Cie. Nantaise de Navigation,
Cie. Française de Navigation,
Cie. Générale d'Armement,
Cie. Transatlantique Belge,
Cie. Charbonnage du Havre,
Chantiers et Ateliers de Penhoet, St. Nazaire.

Mit Hilfe dieser Beteiligungen kontrolliert die Cie. Transatlantique noch eine zusätzliche Tonnage von 181 000 T., sodaß sie insgesamt 754 000 BRT. im Rahmen der französischen Handelsflotte (= 23 %) vertritt.[14])

Außerdem ist die Cie. Transatlantique Mitglied der großen „Société des Armateurs Français", der Gemeinschaft der bedeutendsten französischen Reedereien.

Die Bedeutung der Cie. Transatlantique ist nur durch die Staatsunterstützungen möglich gewesen. Ohne die Fahrtprämien und Betriebszuschüsse auf Grund der verschiedenen Subventionsgesetze hätte die an sich unrentable Geschäftsführung höchstwahrscheinlich schon vor Beginn des jetzigen Jahrhunderts stark verkleinert werden müssen, und das Unternehmen wäre zu einer Küstenschiffahrts-Gesellschaft geworden, die günstigsten Falles eine einzige Linie oder zwei über den Ozean hätte senden können. Außer den Subventionen besteht die Verbindung der Reederei mit dem Staate in einem 1912 geschlossenen Postvertrage für einige Linien, der neuerdings den veränderten Umständen angepaßt und bestätigt wurde, und der voraussichtlich bis 1937 gültig bleiben wird.

Wir wenden uns nunmehr der zweitbedeutendsten Reedereigruppe zu, der „Cie. des Messageries Maritimes". Bereits im Jahre 1852 gegründet, ist sie die älteste französische Linien-Schiffahrtsgesellschaft und entspricht mit ihrem Alter ungefähr den beiden deutschen Großreedereien. Unter Ausschluß der Atlantikfahrt übernahm die Gesellschaft neben einem regen Verkehr mit Nordafrika hauptsächlich die Verbindung mit dem östlichen Mittelmeer; ferner betrieb sie die Rundfahrt um Afrika und stellte schließlich die wichtigsten Linien nach Ostasien, mit besonderer Berücksichtigung von Französisch-Hinterindien (Indochina). Der Umstand, daß die „Cie. des Messageries Maritimes" durch ihr über einen großen Teil des Erdballs ausgedehntes Liniennetz die Hauptverbindung Frankreichs mit seinen so zahlreich verstreuten Kolonien darstellte, sicherte ihr ein starkes Interesse der Regierung, das sich in bedeutenden Staatssubventionen, vorwiegend in Form von günstig gestalteten Postverträgen ausdrückte. Allerdings ist dabei zu bedenken, daß manche dieser Kolonial-linien überaus unrentabel waren, beispielsweise die weiten Fahrtstrecken über die kleinen Inseln Réunion und Mauritius im Indischen Ozean oder gar über Französisch-Neukaledonien im Großen Ozean. Um eine klare Scheidung zwischen rentablen Frachtlinien und unrentablen Postlinien herbeizuführen, teilte die „Cie. des Messageries Maritimes" im Jahre 1921 ihren Betrieb in zwei Teile: Die bisher unterstützungsfreien Linien wurden in der bis dahin gewohnten Weise unter der alten Firma fortgeführt, während die vorwiegend im Staatsinteresse liegenden Post-Linien in einer neugegründeten Gesellschaft vereinigt wurden, und zwar unter der Firma „Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes".

Der Schiffsbestand der „Cie. des M. M.", der bei Kriegsende 211 000 BRT. betragen hatte, wurde bis 1921 auf rund 350 000 Tonnen erhöht. Von dieser Tonnage verblieben nur 128 000 T. Schiffsraum unter der alten Firma, während 222 000 T. der neuen Tochtergesellschaft übertragen wurden. Dieser Schiffspark hatte sich bis 1928 auf 320 000 Br.-R.-T. erhöht. Aus dieser Verteilung ergibt sich deutlich das frühere und künftige Rentabilitätsverhältnis des Gesamtbetriebes; etwa nur ein Drittel aller Linien war in der Lage, selbständig ohne Staatshilfe zu bestehen, und somit vermochte auch die nun darauf beschränkte, verkleinerte Muttergesellschaft seit 1921 ohne Subventionen auszukommen.

Das Aktienkapital betrug bei der neugegründeten „Soc. des Services Contractuels" 60 Millionen Frs., bei der „Cie. des Mess. M." 75, 1927: 80 Millionen Frs., dazu Bonds in Höhe von 130 Millionen.

Die Frachtenkrise, die kurz nach der Zweiteilung einsetzte, zwang zu wesentlichen Betriebseinschränkungen des Liniennetzes und zur zeitweiligen Streichung der Dividende. Die Aktienkurse sanken in den Krisenjahren bis nahe auf die Hälfte des Nennwertes und hoben sich erst wieder seit 1924; sie betrug 1927 6 %.[2])

Kapitalistische Interessenverbindungen der „Cie. des Mess. Marit." bestehen, außer mit der genannten Tochtergesellschaft, mit folgenden Unternehmen:

Cie. Fraissinet,
Cie. Havraise-Péninsulaire de Nav. à Vap. (zu ¼),
Cie. Maritime de l'Afrique orientale,
Soc. de Nav. à Vap. France-Indochine,
Soc. Provençale de Constructions Navales,
Chantiers de Constr. Nav. en Chine.

Wir sehen hier übrigens, wie schon bei der Cie. Transatlantique", eine Angruppierung von Werften an den Schiffahrtsbetrieb.

Die Zukunftsaussichten der „Cie. des Messageries Maritimes", die neben der „Cie. Transatlantique" das zweite Mitglied der „Soc. des Armateurs Français" ist, sind in Anbetracht der Bedeutung ihrer Linien erfolgversprechend.

Die dritte der ebengenannten Vereinigung angehörige Großreederei ist die 1872 gegründete „Société des Chargeurs Réunis". Außer den allgemeinen Vergünstigungen der Prämiengesetze genoß diese Gesellschaft keine so große Staatshilfe durch günstige Postverträge, wie die beiden erstgenannten Reedereien, sondern ist im wesentlichen frei in ihrer Betriebführung. Neben einer einzigen Linie nach Indochina und einer kürzeren nach Französisch-Westafrika betreibt die „Soc. des Chargeurs Réunis" hauptsächlich Südamerika-Schiffahrt. Im Rahmen ihres Tätigkeitsgebietes lag es daher, daß sich die Gesellschaft 1916 ihre französische Konkurrenzreederei angliederte, die „Cie. Générale de Navigation Sudatlantique"; letztere hatte seit ihrer erst 1911 erfolgten Gründung unter dauernden Rentabilitätsschwierigkeiten gelitten, bis sie im Kriege durch Torpedierung zweier ihrer vier großen Südamerika-Dampfer völlig außerstand gesetzt worden war, ihren Betrieb in der bis dahin geführten Weise fortzuführen. Für die „Soc. des Chargeurs Réunis" war dieser Zusammenschluß zeitweilig eine schwere Belastung gewesen; erst in den Nachkriegsjahren, seitdem ein neuer Staatsvertrag mit günstigen Bedingungen für die „Cie. Sudatlantique" die Anschaffung von zwei Neubauten als Ersatz für die verloren gegangenen Schiffe ermöglichte, gestaltete sich die Wirtschaftslage etwas besser.

Mit einem Schiffsbestande von 360 000 BRT. im Jahre 1928 übertrafen die „Chargeurs Réunis" fast den Umfang der „Cie. des Messageries Maritimes" und deren Tochtergesellschaft; sie übertrafen ihn noch erheblicher, wenn man zu ihrem Schiffspark noch die 50 000 T. der „Cie. Sudatlantique" und die ca. 130 000 T. der ebenfalls von ihr kontrollierten „Soc. Gén. de Transp. à Vap." (Marseille) hinzuzählt, sodaß der ganze Konzern rund 550 000 T. beherrscht. Das bei der Gründung der „Soc. des Charg. R." nur 8 Millionen Frs. betragende Aktienkapital wurde bis 1920 auf 100 Millionen Frs. erhöht. Das Kapital der „Sudatlantique" belief sich seit 1921 auf 20 Millionen Frs. Die Geschäftslage der Gesellschaft teilte in den Krisenjahren das Schicksal aller anderen Reedereien; bei ihr blieben sogar die Jahre 1921 bis 1924 dividendenlos. 1927 wurden schon wieder 5 % ausgeschüttet. Der Umstand, daß die „Soc. des Chargeurs Réunis" mit geringeren Staatssubventionen als die beiden erstbehandelten Großreedereien eine Flotte von über einer halben Million Tonnen ausbauen konnte, läßt auf einen wirtschaftlich gesunden Kern schließen, der ihr eine gute Zukunft verheißt — gut für französische Reedereiverhältnisse.[2])

Von der Einzelbetrachtung einiger noch anderer Privat-Reedereien, die zwar auch einen nicht unbeträchtlichen Schiffsraum besitzen, aber im Vergleich mit den drei besprochenen von geringerer Bedeutung sind, muß im Rahmen dieser Arbeit abgesehen werden. Nur noch ein einziges Gebilde im französischen Reedereiwesen verdient eine besondere Erwähnung: die Staatsflotte.[3])

Entsprechend den Sozialisierungsbestrebungen, die gegen Ende des Krieges eine starke Macht gewonnen hatten, nahm die französische Regierung einen großen Schiffsraum der durch den Kriegsabschluß an Frankreich gefallenen Fahrzeuge von der Verteilung an die Reedereien aus, um eine staatliche Handelsflotte zu bilden. Das Unternehmen hatte von Anfang an mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen und ist in privatwirtschaftlicher Hinsicht völlig gescheitert. Die bürokratische Verwaltung konnte einen auch nur annähernd rentablen Geschäftsgang nicht erreichen, sodaß die dauernden Geldverluste schließlich zum Verkauf der Flotte zwangen. Die Tonnage, die im Frühjahr 1920 einen Bestand von 250 000 BRT. gehabt hatte und in den folgenden drei Jahren auf rund 1,2 Millionen T. angewachsen war, stellte zeitweilig die größte Schiffahrtsnehmung Frankreichs dar. Im Laufe der Jahre 1923 und 1924 entschloß man sich zu der unvermeidlich gewordenen Auflösung, jedoch bedurfte es vieler Monate, bis alle Schiffe einen Käufer gefunden hatten, und das trotz des überaus geringen Preises, den die Regierung forderte! Gegenüber dem Anschaffungswerte der Staatsflotte in Höhe von 1,4 Millionen Frs. stand ein Verkaufspreis von nur 248 Millionen Frs., und auch davon wurden nur 68 Millionen bar bezahlt, während der Rest den Käufern als ratenweise abzuzahlender Kredit gestundet wurde. Der Verlust bei diesem Experiment betrug für den französischen Staat rund 1,1 Milliarde Frs.[4]) Die Ursachen dieses Fehlschlages liegen einerseits in der wenig geschickten Art der staatlichen Verwaltung, welcher alle Erfahrungen und kaufmännischen Fähigkeiten eines Reedereiunternehmens fehlten. Andererseits aber ist die Unrentabilität auch durch die Beschaffenheit der Flotte mitverschuldet worden; denn sie bestand nicht nur aus abgelieferten deutschen Schiffen, sondern zum großen Teil auch aus recht alten englischen und amerikanischen Schiffen (darunter auch Holzschiffen), dazu aus eilends angefertigten Neubauten, deren Qualität die denkbar schlechteste war. So hatte sich die von vielen Sozialisten gehegte Hoffnung, die kapitalistisch arbeitenden Reedereien durch eine Staatsflotte allmählich wenigstens teilweise verdrängen zu können, nicht erfüllt. Es hatte sich damit in Frankreich dieselbe Entwicklung gezeigt, die auch die Vereinigten Staaten mit ihrer Handelsflotte gemacht haben.

Am Ende unserer Einzeldarstellung der französischen Großreedereien soll nunmehr eine Gesamtaufstellung das französische Liniennetz zeigen. Es ist damit der Vorkriegszustand erreicht und teilweise übertroffen. Besonders beachtlich erscheint die Verlegung der Anfangs- und Endpunkte einiger Linien in die osteuropäischen Konkurrenzhäfen, speziell Antwerpen und Hamburg. Auch der Panamakanal führte eine Erweiterung des Liniennetzes herbei.

Die französischen Schiffahrtslinien, 1928.[6])

Reedereien:	Häfen
Chemin de fer du Nord	Dünkirchen, Boulogne - Dover
Chemin de fer de l'Etat et de Brighton	Dieppe - Newhaven
Cie. Transatlantique	Bordeaux - Nantes - London - Liverpool
Messag. Maritimes	Antwerpen - Dünkirchen - London - Middlesborrough
Soc. an. de gérance et d'armement	Boulogne, Calais - Dover
Worms & Cie.	Havre - Dieppe - Bristol - Grimsby, Newport - Swansea
Delmas Vieljeux	Rochelle - Nantes - St. Nazaire - Cardiff - Swansea
Cie. Transinsulaire de navigation	St. Malo - Granville - St. Brieuc - Jersey

Reedereien:	Häfen:
Frankreich—Skandinavien—Ostsee.	
Worms & Cie.	Bordeaux - Nantes - Brest - Havre - Rouen - Antwerpen - Hamburg - Gdingen - Danzig
Soc. Navale de l'Ouest	Havre - Rouen - Antwerpen - Hamburg
Cie. Francaise France-Belgique	Dünkirchen - Kopenhagen
Cie. Franco-Néerlandaise de Navigation à vapeur	Dünkirchen - Rotterdam
Frankreich—Spanien, Portugal.	
Affreteurs Réunis	Bordeaux - Huelva - Alicante - Valencia - Lissabon - Porto
Soc. Navale de l'Ouest	Antwerpen - Havre - Huelva - Lissabon - marokk. Häfen
Frankreich—Italien—Griechenland—Levante—Schwarzmeer.	
Messag. Maritimes	London - Marseille - Messina - Neapel - Pyräus
Cie. Fraissinet	Marseille - Nizza - Neapel - Palermo - Ajaccio - Bastia - Warna
Affreteurs Réunis	Bordeaux - Marseille - Aegypten - Syrien - Schwarzmeer
Soc. Navale de l'Ouest	Antwerpen - Havre - Bordeaux - Marseille - Aegypten - Palästina - Syrien - Cypern
Cie. Cyprien Fabre	Marseille - Genua - Livorno - Neapel - Palermo - Pyräus - Beyrut - (dann New York)
Cie. de Nav. Paquet	Marseille - Schwarzmeer
Frankreich—Nordafrika.	
Soc. an. de gérance et d'armement	Dünkirchen - Antwerpen - Bordeaux - Casablanca - Kénitra - Rabat
Cie. des Bateaux Vapeur du Nord	Dünkirchen - Oran - Algier - Tunis - Sfax
Cie. Havraise Péninsulaire	Dünkirchen - Rouen - Algier - Mostaganem
Chevillotte frères	Brest - Nantes - alger. Häfen
Soc. Navale de l'Ouest	Antwerpen - Havre - Huelva - Lissabon - marokk. Häfen
Cie. Transatlantique	Antwerpen - Bordeaux - Marseille - Algerien - Tunis
Affreteurs Réunis	Bordeaux - Algerien - Tunesien
Soc. Intercontinentale de Transports	Marseille - Oran
Cie. de Nav. mixte	3 Linien: Marseille Port Vendres - Algerien - Tunesien
Cie. de Nav. Paquet	Marseille - marokk. Häfen
Cie. Cyprien Fabre	Marseille - Algier
Soc. Gén. de Transports marit. à Vapeur	Marseille - algerische Häfen
Delmas-Vieljeux	Pallice - Nantes - Bordeaux - Algerien - Tunesien
Cie. Achaque	Algier - algerische Häfen
Cie. Laurent Schiaffino	Algier - algerische Häfen
Frankreich—West- und Äquatorialafrika.	
Chargeurs Réunis	Hamburg - Antwerpen - Dünkirchen - Havre - Pallice - Coruna - Vigo - Bassam - Kotonu - Dakar - Libreville - Conacry - Monrovia
Soc. Navale de l'Ouest	Hamburg - Antwerpen - Havre - Bordeaux - Las Palmas - Dakar - Westafrika
Soc. Marit. Auxiliaire de Transports	St. Nazaire - Westafrika
Cie. de Nav. Paquet	Marseille - Marokko - Westafrika
Cie. Cyprien Fabre	Marseille - Westafrika

Reedereien:	Häfen:
Frankreich—Nordamerika.	
Cie. Transatlantique	Havre (Bordeaux) - New York - Baltimore - Philadelphia - Halifax - Vancouver
Cie. Cyprien Fabre	Marseille - Lissabon - Azoren - New York
Cie. Cyprien Fabre	Marseille - Neapel - Palermo, Pyräus - Beyrut - New York
Affreteurs Réunis	Marokko - Algerien - New York - Philadelphia
Cie. des Chemins de fer d'Orleans	Bordeaux - Nantes - St. Nazaire - Baltimore
Frankreich—Südamerika.	
Chargeurs Réunis	Hamburg - Antwerpen - Dünkirchen - Havre - Bordeaux - Coruña - Vigo - Rio de Janeiro - Buenos-Aires - Montevideo
Cie. Sudatlantique	Havre oder Bordeaux - Rio de Janeiro - La Plata
Soc. Gén. de Transp. Marit. à Vapeur	Marseille - Genua - Almeria - Las Palmas - Dakar - Rio de Janeiro - La Plata
Frankreich—Zentralamerika, Antillen.	
Cie. Transatlantique	Hamburg - Antwerpen - Havre - Bordeaux - Coruña - Vigo - Kuba - Mexiko - New Orleans
Cie. Transatlantique	Kanarische Inseln - Haiti - Portoriko - Port au Prince - Havanna - Veracruz
Cie. Transatlantique	Nantes - St. Nazaire - Point à Pitre - Basse Terre - Fort de France - Trinita - la Guayra - Kolumbien - Cristobal - Colon - Pazif. Küste
Cie. Transatlantique	Nantes - St. Nazaire - Antillen - Guayana - Guadeloupe - Martinique
Frankreich—Großer Ozean (durch Panamakanal).	
Cie. Transatlantique	Hamburg - Antwerpen - Havre - Bordeaux - Colon - Libertad - Callao - Arica - Jquique - Antofogasta - Valparaiso - Lalcahuana
Cie. Transatlantique	Hamburg - Antwerpen - Havre - Bordeaux - Colon - Libertad - Manzanilla - St. Francisco - Seattle - Vancouver
Soc. Gén. de Transports Maritimes à Vapeur	Marseilles - Point - à - Pitre - Santos - Havanna - New Orleans - San Francisco - Vancouver - Portland
Services Contractuels des Messag. Marit.	Dünkirchen - Fremantle - Melbourne - Sidney
Frankreich—Indischer Ozean.	
Cie. Havraise Péninsulaire de Navig.	Havre - Marseille - Port Said - Djibouti - Nossi-Bey - Majunga - Mozambique - Diego-Suarez - Lorenzo-Marquez - Beira
Messag. Maritimes	Marseille - Mombassa - Sansibar - Daressalam - Mayotte - Nossi-Bey - St. Marie - Réunion - Mauritius
Soc. Navale de l'Ouest	Hamburg - Antwerpen - Rotterdam - Havre - Benguela - Mossamedes - Lobitobay - Loanda
Frankreich—Ostasien.	
Chargeurs Réunis	Hamburg - Antwerpen - Dünkirchen - Havre - Bordeaux - Marseille - Port Said - Suez - Colombo - Saigon - Haiphong
Messag. Maritimes	Marseille - Port Said - Djibouti - Colombo - Penang - Singapore - Saigon - Haiphong - Hongkong - Schanghai - Yokohama
Soc. Gén. d'Armement	Havre - Kobe - Yokohama.

Kap. 11.

Abschließende Gesamtbetrachtung der französischen Seeschiffahrt.

Es werden nunmehr in großen Zügen die Ergebnisse der Untersuchung zusammengefaßt.

Zunächst hat der Weltkrieg die wirtschaftlichen Grundlagen der französischen Seeschiffahrt verändert: Frankreich ist durch den Ausgang des Krieges die politisch stärkste Kontinentalmacht geworden. Im französischen Außenhandel hat sich infolgedessen das Verhältnis zwischen Übersee- und Überlandhandelsmengen wesentlich verschoben. Während zwischen 1913 und 1924 der Überseehandel nur von 40 auf 43,5 Millionen Gewichtstonnen gewachsen ist, hat der Überlandverkehr eine Zunahme von 34,7 auf 59,4 Millionen t erfahren. Das heißt also, es ist eine Bedeutungsminderung der Seeschiffahrt im Rahmen des französischen Außenhandels eingetreten. Die unmittelbaren Ursachen dieser Erscheinung sind in einer wesentlichen Verstärkung der Einfuhr aus Deutschland und dem Saargebiet zu sehen, und zwar handelt es sich dabei um gewichtige Bodenschätze als Rohstoffe für die französische Schwerindustrie; desgleichen hat der Handel mit Belgien eine Zunahme erfahren. Vor allem aber ist der Transit über die Landgrenzen 1924 fast sechsmal so groß wie 1913: 5 200 000 t gegen 960 000 t. Diese Steigerung ist teils eine Wirkung des handelspolitischen Druckes auf die Nachbarländer, ihren Transit durch Frankreich gehen zu lassen, größtenteils aber eine Folge der französischen Valutaverschlechterung, wobei der relativ billige Transportpreis den Warenverkehr anzog.

Auch im Überseehandel selbst zeigen sich zwischen 1913 und 1924 Veränderungen: Die Ausfuhr ist fast gleich groß geblieben, während die Einfuhr um 4 Millionen Gewichtstonnen zugenommen hat. Das bedeutet eine weitere Verschlechterung der französischen Überseehandels-Tonnagebilanz, also eine Erhöhung des Ballastanteils der aus französischen Häfen auslaufenden Schiffe. Sehr beträchtlich wirkt dabei die Einfuhr englischer Steinkohlen mit, welche 1924 die insgesamt 34 Millionen t betragende Überseeeinfuhr mit rund 15 Millionen Tonnen belastete. — Diese Veränderungen im Überseehandel gehen unmittelbar auf den Krieg zurück und werden einer Verbesserung der französischen Tonnagebilanz in absehbarer Zeit kaum weichen können.

Die zweite Grundlage der französischen Seeschiffahrt sind die Häfen; hier sind weitgehende Veränderungen eingetreten, und zwar zugunsten Frankreichs. Die gewaltigen Militärtransporte für die Millionenheere auf französischem Boden, die über die französischen Häfen befördert wurden, machten unweigerlich eine schnelle und umfangreiche Leistungssteigerung des Umschlagverkehrs erforderlich. So ließen nicht nur die französischen Militärbehörden die Hafeneinrichtungen ausbauen, sondern auch die Engländer und Amerikaner beteiligten sich daran, um die Versorgung und Verstärkung ihrer in Frankreich stehenden Truppen zu sichern. Auf diese Weise haben die französischen Häfen in vier Jahren eine Förderung erfahren, wie sie ohne Krieg kaum in zwei Jahrzehnten erfolgt wäre. — Auch das Verwaltungssystem der französischen Seehäfen weist Ansätze zu einer Verbesserung auf, indem die früheren gesetzlichen Bestimmungen über die Selbstverwaltung von Hafenstädten derartige Abänderungen erfuhren, daß sich 1924 die beiden Großhäfen Le Havre und Bordeaux zur Ein-

führung dieser Autonomie entschlossen. Auch auf diesem Gebiete ist damit ein lange erstrebtes Ziel, die Dezentralisation, wenigstens anfangsweise erreicht.

Wir wenden uns nun zur französischen Handelsflotte selbst. Ihr Schiffsbestand betrug 1929 rund 3,3 Millionen BRT. gegen 2,5 Millionen im Jahre 1914. Von diesem Zuwachs besteht eine halbe Million BRT. aus ehemals deutschen Schiffen, die bei der Aufteilung der deutschen Handelsflotte im Jahre 1919 den Franzosen zugewiesen worden waren. Der andere Teil des Zuwachses besteht aus Fahrzeugen, die im Auslande gekauft wurden, oder aus Neubauten französischer Werften. Die wirtschaftlichen Umstände der Nachkriegsjahre zwangen zur Abstoßung der schlechtesten Fahrzeuge, so daß sich in dem übrigbleibenden Teil der Flotte nunmehr eine Zunahme der Durchschnittsgröße und beim Durchschnittsalter eine Verjüngung bemerkbar macht; außerdem hat der Krieg die Franzosen von einem großen Teil ihrer alten Segelschiffe befreit, die früher einen so erheblichen Nachteil in der Zusammensetzung des Schiffsparkes bedeutet hatten. Die neue französische Handelsflotte verdankt also dem Weltkriege eine Vergrößerung und Verbesserung ihres Bestandes und somit eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

Im französischen Reedereiwesen ist der wichtigste Unterschied gegenüber den früheren Verhältnissen bis vor kurzem das allmähliche Erlöschen der Subventionsgesetze gewesen. Die Summen, die als Fahrtprämien und Betriebszuschüsse an die Reedereien flossen, sind zwischen 1913 und 1924 von rund 18 Millionen Frs. auf rund 3 Millionen Frs. jährlich zusammengeschmolzen. Wenn auch noch freigebige Postverträge des Staates mit den Reedereien dafür sorgten, daß deren Wirtschaftslage keinen ruinösen Schaden erlitt, so machte sich doch eine gewisse leichte Gesundung der wirtschaftlichen Prinzipien im ganzen Reedereiwesen geltend, da auch durch Zusammenschlüsse einzelner Unternehmen der nationale Wettbewerb teilweise abgeschwächt wurde. Zu diesem einen Zwang zur Wirtschaftlichkeit trat noch ein stärkerer zweiter: die Weltfrachtenkrise von 1921 bis 1923, eine Nachwirkung des Krieges; sie vollendete den Rationalisierungsvorgang in der französischen Seeschiffahrt.

Der Aufschwung der französischen Handelsflotte nach dem Weltkriege zeigt sich deutlich in nachfolgendem Vergleich; er stellt den Anteil der nationalen Flagge am französischen Überseehandel dar.

(Zahlen in Millionen Gewichtstonnen)[1])

	1900	1913	1917	1920	1924	1926
Französische Flagge	8	12,3	9,2	11,6	19,1	17,2
Flagge d. Herkunfts- od. Bestimmungslandes	10,9	14,3	15,4	15,9	15,2	9,2
Dritte Flaggen	5,7	12,9	14,4	11,7	9,1	8,3
Gesamt. Ueberseehandel	24,7	40	39,1	39,3	43,5	34,9

Während vor dem Kriege dieser Anteil auf weniger als ein Drittel gesunken war, sehen wir 1926 beinahe die Hälfte (17,2 von 34,9 Millionen t) aller französischen Überseegüter unter französischer Flagge befördert. Das ist für französische Verhältnisse ein überaus gutes Ergebnis und ein Ziel langgehegter Wünsche gewesen.

Damit sind die Veränderungen der französischen Handelsflotte im Verhältnis zu ihrem Vorkriegszustande gekennzeichnet. Die Schiffahrt ist jedoch nicht nur eine nationale Angelegenheit, sondern steht in engstem Zusammenhange mit der Weltwirtschaft. — Der Welthandel hatte 1925 fast seine volle Höhe von 1913 wieder erreicht,[2]) die Welthandelsflotte ist in demselben Zeitraum von 45 auf 64 Millionen BRT. gewachsen. Selbst bei Berücksichtigung nur der stählernen und eisernen Seedampfer und unter Abzug der Tankschiffe und über 25 Jahre alten Fahrzeuge bedeutet das einen Zuwachs von rund 3 Millionen T. Schiffsraum.[3])

Es ist offenbar, daß dieser Zustand zu einer dauernden Belastung der Rentabilitätsverhältnisse in der Weltschiffahrt führen muß, und zwar drückt dieses ständige Überangebot von Schiffsraum ganz besonders auf diejenigen Handelsflotten, die ohnehin schon mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Wenn nun die französische Handelsflotte in dieser Hinsicht nicht so sehr zu leiden hat, wie man nach den Vorkriegsverhältnissen vielleicht schließen könnte, so ist das der Verminderung des französischen Anteils an der Welthandelstonnage von (1913) 6,6 % auf 5 % (1929) zu verdanken. Den Franzosen kommt dabei ein Zustand zugute, den herbeizuführen, nicht in ihrer Absicht lag; denn zahlreiche Stimmen aus Schiffahrtskreisen wünschten trotz der Krise noch immer eine weitere Vermehrung der französischen Tonnage.

So könnte der französischen Handelsflotte eine für ihre früheren Verhältnisse günstige Entwicklung vorausgesagt werden, wenn nicht schon wieder ein Rückschlag drohte. Wie erwähnt, veranlaßte die aus innerpolitischen Gründen durchgesetzte Einführung der achtstündigen täglichen Arbeitszeit in der Linienschiffahrt im Frühjahr 1925 die französische Regierung, für die den Reedereien durch die Neuregelung entstehenden Lasten wieder mit dem früheren Subventionssystem zu beginnen. Einstweilen ist es nur ein Anfang, den das Reedereiwesen selbst heftig bekämpft hat, aber der Vorgang beweist doch immerhin, daß die Franzosen nicht zu konsequenter Abkehr von einer Entwicklung entschlossen sind, die notwendigerweise in ihrem weiteren Verlaufe die französische Handelsflotte in wenigen Jahrzehnten in jenen Niedergang führen müßte, aus dem der Weltkrieg sie emporgeführt hat.

Schon 1928 waren im Reedereiwesen und im Parlament wieder die alten, vor dem Kriege oft gehörten Klagen über den Niedergang der Handelsmarine und dementsprechend Forderungen um Hilfe ertönt. Und die Argumente hatten auch tatsächlich zu einer staatlichen Kredithilfe mit Garantien zugunsten der baulustigen Reedereien geführt. Man hielt die Angelegenheit damals für zufriedenstellend geregelt und glaubte, mit bloßen Krediterleichterungen auskommen zu können. Diese Hoffnungen sind jedoch nicht erfüllt worden. Noch immer kämpfen die großen Reedereien mit Rentabilitätsschwierigkeiten; der französische Steuerzahler muß auf dem Wege der Staatshilfe die teilweise sehr hohen Dividenden bezahlen, damit überhaupt noch Privatkapital in der Schiffahrt investiert wird. Schon haben die jüngsten Debatten 1930 in der französischen Abgeordnetenkammer eine Geneigtheit für ein neues Gesetz zu erkennen gegeben, durch welches — nunmehr verschleiert — den Werften, und vor allem den Reedereien, staatliche Subventionen in Aussicht gestellt werden. Mit dieser Entwicklung beginnt sich aber wieder die Schraube ohne Ende zu drehen, die jedes organisch gesunde Leben der französischen Handelsflotte für die nächste Zukunft ausschließen wird; Unrentabilität — Subventionen, infolgedessen Ersticken jeglicher privater Initiative und weitere, stärkere Unrentabilität — weitere und höhere Subventionen, — und so fort, bis vielleicht der nächste von Frankreich zu führende Krieg entweder einen kurzen Wiederaufschwung (wie nach dem Weltkriege) einleitet, oder aber die französische Handelsmarine für alle Zukunft aus der Liste der großen Seehandelsflotten überhaupt streicht. Daß neuerdings auch die konkurrierenden anderen Staaten kleinere oder größere Subventionen für ihre Handelsmarine bewilligen, verbessert die Situation keineswegs, sondern ist nur ein bedauerlicher Beweis für das allmähliche Schwinden des alten, guten Seemanns- und Kaufmannsehrgeizes im internationalen Seehandel, allein durch wirtschaftliche Tüchtigkeit vorankommen zu wollen. Wohl ist die Förderung der nationalen Handelsmarine als Sache des ganzen Staates zu betrachten; diese Förderung darf jedoch nicht zu einer Prämie auf privatwirtschaftliche Nachlässigkeit einer bestimmten Unternehmergruppe ausarten, darf nicht deren finanzielle Verluste bedenkenlos aus Staatsmitteln ersetzen und dadurch den so heilsamen Zwang zur Rentabilität ausschalten.

Ein Gegenbeispiel zu Frankreich bietet Deutschland. Hier ist nicht nur im Laufe von sechs Jahrzehnten vor dem Weltkriege eine rund 5 Millionen Tonnen starke, leistungsfähige und gut rentable Handelsflotte ohne Staatshilfe aufgebaut worden, sondern nach dem Kriege in einem einzigen Jahrzehnt (unter unvergleichlich schwierigeren internationalen Konkurrenzverhältnissen — aus einem ver-

armten Lande, das gleichzeitig viele Milliarden als Tribute bezahlt hat) die Neuschöpfung einer über 4 Millionen T. großen Handelsflotte gelungen, — eine Leistung, die in der Handelsschiffahrt der Erde nicht ihresgleichen aufweist.

Die Untersuchung über den Einfluß des Weltkrieges auf die französische Seeschiffahrt ist abgeschlossen. Es kann jedoch nicht unterlassen werden, auf eine Strömung in der französischen Kolonialpolitik hinzuweisen, deren Verstärkung unter Umständen die weitestgehenden Folgen auch für die französische Handelsschiffahrt haben könnte. Es ist nämlich in Frankreich der Gedanke aufgetaucht, die französische Kolonialpolitik müsse einer vollkommenen Änderung unterworfen werden, um dem Mutterlande wirklichen Nutzen zu verschaffen. Das überall auf dem Erdball verstreute Kolonialnetz könnte im Kriegsfalle unmöglich verteidigt werden, und der Gedanke daran brächte Frankreich in eine unwürdige Abhängigkeit von England. Der einzige Weg, diesen Zustand zu bessern, sei die Abstoßung aller entfernt liegenden französischen Kolonien, die nachweislich doch nur auf Kosten der Steuerzahler den Staatshaushalt belasteten. Man solle allein die afrikanischen Gebiete, die ja die größten und wirtschaftlich ergiebigsten seien, behalten. Afrika könne man ohne weiteres in jedem Falle verteidigen, zur Verteidigung des Seeweges nach Nordafrika reiche die französische Kriegsflotte aus, — Afrika brächte Frankreich die Rettung aus seinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten.[4])

Daß der Ehrgeiz der Franzosen diese Gedanken einer Verkleinerung des Kolonialreiches billigen könne, ist zur Zeit natürlich ausgeschlossen; aber vielleicht kommt doch einst die Stunde, in der die französischen Kolonialpolitiker die Berechtigung dieses Vorschlages erkennen. Und gleichzeitig damit fiele dann auch der Grund dafür fort, durchaus unrentable, kostspielige Postlinien über die Meere zu schicken, die nur um des französischen Prestige willen erhalten werden müssen.

Die nächsten zehn Jahre werden den Kurs der französischen Handels- und Seeschiffahrtspolitik offenbaren.

Quellen-Verzeichnis.

A) Bücher und Broschüren:

Abg. Bergeon: Enquête über die Wirkungen der Requisition ..... Marseille 1918
Böttcher: Der Hamburger Hafen ..... Hamburg 1914
H. Cangardel: La Marine Marchande et et la Guerre ..... Paris 1928
P. Cloarec: La Renaissance de Notre Marine Marchande ..... Paris 1919
Ch. Danielou: La Marine Marchande.. Paris 1927
Enquête de le Bibliothèque du Musée Social: "La Marine Marchande et le Commerce d'Exportation" ..... Paris 1916
Fraissingea: Le Problème de la Marine Marchande ..... Paris 1911
Geschäftsberichte der Cie. Générale Transatlantique ..... Paris 1911
Geschäftsberichte der Cie. Messageries Maritimes ..... Paris 1911
Geschäftsberichte der Soc. des Chargeurs Réunis ..... Paris 1911
Geschäftsberichte der Cie. de Navigation Sudatlantique ..... Paris 1911
Geschäftsberichte der Soc. de Transport Maritime à Vapeur ..... Marseille
Geschäftsberichte der Cie. Havraise-Péninsulaire ..... Havre
Geschäftsberichte der Cie. de Navigation Mixte ..... Marseille
Guckenmuss: Die Unterstützung der franz. Handelsmarine durch Prämien Hamburg 1914
Hérubel: "Enquête sur la production française et la concurrence étrangère"; Sect. 1. ..... Paris 1917
Kähler: Welthandel und deutsche Einfuhr ..... Leipzig 1926
Konsulats-Berichte d. engl. Konsuls aus Algier ..... London 1912
Konsulats-Berichte d. engl. Vicekonsuls aus Tanger ..... London 1913
Berichte des französ. Generalgouvernements aus Algier ..... Paris 1917
Berichte des englischen Überseehandelsdepartements aus Paris ..... London 1924, 1928
R. Labruyère: Notre Marine Marchande pendant la Guerre ..... Paris 1920
L. Lagaillarde: Les primes à la marine marchande ..... Paris 1903
A. Landry: Notre Commerce d'Exportation avant la Guerre ..... Paris 1916
W. Laiesz: Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe ..... Hamburg 1910
H. Leconte: La Marine March. Franç. et le Traité de Versailles ..... Paris 1925
J. Léotard: Le Port de Marseille ..... Paris 1922
V. Marçais: Le Contrôle administratif sur les Chemins de fer d'intérêt général concédés ..... Angers 1924
A. de Monzie: Les Reformes Maritimes Paris 1914
G. Moracl: La Marine et son Personnel Paris 1911
E. Murken: Grundlagen der Seeschiffahrt ..... Hamburg
L. Rouquette: L'Organisation de Notre Marine Marchande ..... Paris 1917
Ch. Roux: Notre Marine Marchande.... Paris 1898
Ch. Roux: Le Péril de Notre Marine Marchande ..... Paris 1917
H. Schumacher: Die finanz. Entwicklung der französ. Wasserstraßen.... Berlin 1919
H. Schumacher: Antwerpen und seine wirtschaftliche Bedeutung ..... Berlin 1916
H. Schumacher: Die Stellung der deutschen Seeschiffahrt in der Weltwirtschaft ..... Berlin 1916
Vallet: Un Nouvel Aperçu du Probleme Colonial ..... Paris 1925
K. Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen ..... Hamburg 1903

B) Zeitschriften und Zeitungen:

Agence économique et financière ..... Paris
Archiv für Schiffbau und Schiffahrt .... Hamburg
Commerce-Reports ..... Washington
Deutsche Auswanderer-Zeitung ..... Hamburg
Fairplay ..... London
Hansa. Deutsche Nautische Zeitschrift.. Hamburg
Industrie- und Handelszeitung ..... Berlin
Journée industrielle ..... Paris
Journal officiel ..... Paris
Kölner Zeitung ..... Köln
Kölnische Zeitung ..... Köln
La Croix ..... Paris
La Dépêche Coloniale ..... Marseilee
La Epoca ..... Rom
L'Economiste français ..... Paris
L'Industriel et le Commerçant français.. Paris
L'Information ..... Paris
L'Information Financière, Economique et Poilitique ..... Paris
Le Moniteur du Commerce ..... Paris
Ostsee-Zeitung ..... Stettin
Revue de la Marine Marchande ..... Paris
Schiffahrt-Zeitung ..... Hamburg
Sémaphore de Marseille..... Marseille
Weltwirtschaftliche Nachrichten ..... Kiel
Weser-Zeitung ..... Bremen
Weltwirtschaftlicher Nachrichtendienst.. Hamburg
Wirtschaftsdienst ..... Hamburg

C) Statistische Werke.

Bulletin de la Statistique de la France.. Paris
Lloyd's Register ..... London
Tableau Général du Commerce et de la Navigation ..... Paris
The Statesman's Yearbook ..... London

Quellen-Nachweis.

Kapitel 2.

[1]) Nach statist. Angaben des Tableau Général 1913 II, S. 70—73 und 1924 II, S. 66—69 dargestellt.
[2]) Statesman's Yearbook, 1914, S. I. x.
[3]) Landry, S. 29.
[4]) Kähler: a) S. 11
b) S. 27
c) S. 27
[5]) Tableau Général 1915 I, S. 67; 1924 I, S. 63; 1926 II, S. 28.
[6]) Tableau Général, 1913 I, S. 70—73; 1924 I, S. 66—69.
[7]) Tableau Général, 1913 I, S. 790; 1924 8I, S. 904. — Annuaire Statistique 1928, S. 166.

Kapitel 3.

[1]) Tableau Général, 1918 I, S. 67; 1924 I, S. 63; 1926 II, S. 28.
[2]) Tableau Général, 1913, 1918, 1924, je Teil II, S. 92 bis 103; 1926 II, S. 62.
[3]) Tableau Général, 1913, 1917, 1924, je Teil I, S. 162 bis 196 (für 1926 nicht mehr ermittelbar).
[4]) Tableau Général, 1913 I, S. 266; 1917 I, S. 254; 1924 I, S. 295.
[5]) Tableau Général, 1913 I, S. 503; 1924 I, S. 567.
[6]) Tableau Général, 1913, 1917, 1924, je Teil I, S. 66 bis 73 (für 1926 nicht mehr ermittelbar).
[7]) Hansa, 12. 2. 1927.
[8]) Fairplay, 11. 3. 1926; 17. 3. 1927.
[9]) Fairplay, 17. 3. 1927.
[10]) Fairplay, 30. 12. 1926.
[11]) Wirtschaftsdienst, 19. 3. 1926.
[12]) Annuaire Statistique de la France, 1928 II, S. 14.
[13]) Marçais, S. 7. S. 168/169.
[14]) Recueil Général de Tarifs des Chemins de Fer, Fascicule I, S. 169.

[15]) Recueil Général, Artikel 61, S 182.
[16]) „ „ Tarife Pv 300, 400, 402, 407, 409.
[17]) „ „ „ Pv 403, Kp. 2.
[18]) „ „ „ ebenfalls Pv 403.

Kapitel 4.

[1]) Böttcher, S. 17/18.
[2]) Über die französischen Hafenverhältnisse vor dem Kriege: Fraissingea, S. 89—106; Moracl, S. 203—260, Rouquette, S. 82—96.
[3]) Moniteur du Commerce, 11. 11. 1916.
[4]) Revue de la Marine Marchande, Novemberheft 1916 Hansa, 25. 8. 1917. — Schiffahrtzeitg. 14. 6. 1919.
[5]) Wirtschaftsdienst, 23. 1. 1925. Engl. Überseehandelsbericht, 1928, S. 203.

Kapitel 5.

[1]) Roux „Le Péril de Notre Mar. March.", S. 115 u. f.
[2]) Industrie- und Handelszeitung 4. 3. 1921.
[3]) Cloarec, S. 54, 55; S. 80, 81. — Labruyère, S. 158—162.
[4]) Journée Industrielle 2. 7. 22. — L'Information 11. 5. 1922.
[5]) Engl. Überseehandelsbericht 1928, S. 205.
[6]) Hansa, 25. 5. 1929. S. 863.
[7]) Hansa, 31. 3. 1928, S. 553.
[8]) Mitteilung des Archivs für Schiffbau und Schiffahrt 1. 12. 1916.
[9]) L'Information, 16. 5. 1917.
[10]) Bericht des Engl. Überseehand. Dep. 1928, S 204; Hansa, 31. 3. 1928, S. 553.
[11]) Wirtschaftsdienst 31. 12. 1926; Hansa, 8. 3. 1930.
[12]) L'Information Financière, Economique et Politique, 22. 3. 1923, Journée industrielle, 10. 1923; Engl. Überseehandelsbericht 1928, S. 206.
[13]) Fairplay, 11. 3. 1926; Engl. Überseehandelsbericht 1928, S. 205.
[14]) Génie Civil, 2. 9. 1916; La Epoca, 6. 7. 1918.— Wirtschaftlicher Nachrichtendienst, 23 11. 1928. — Dépêche Coloniale, 7. 4. 1923.
[15]) Hansa, 3. 8. 1918; 26. 5. 1928; 8. 3. 1930. — Engl. Überseehandelsbericht 1928, S. 205.
[16]) Génie Civil, 16. 12. 1926. — Economiste français, 8. 18. — Schiffahrt-Zeitung, 26. 4. 1919. — Commerce-Report, 10. 10. 1921.
[17]) Außer den Zeitungsberichten: Léotard, Le Port de Marseille.
[18]) Für 1913 und 1923: L'Information, 23. 3. 1924.
„ 1925: Fairplay, 11. 3. 1926.
„ 1926: Annuaire Statistique 1928, II, S. 149.
[19]) Fairplay, 22. 7. 1920.
[20]) Rouquette, S. 133—137.

Kapitel 6.

[1]) Guckenmuss, S. 18, 19.
[2]) Verordnung vom 28. 10. 1679.
[3]) Edikte von 1664, 1669, 1681. — (Beides zitiert bei Guckenmuss, S. 18, 19.)
[4]) Lagaillarde, S. 26.
[5]) Guckenmuss, S. 7—12.
[6]) Erster Jahrgang des Tableau Général, unter dem Titel: Tableau Décennal du Commerce de la France, Teil 4, Tafel 37.

Kapitel 7.

[1]) Labruyère, S. 366.
[2]) Lloyd's Register, 1914.
[3]) Nach Lloyd's Register 1914 berechnet.
[4]) Guckenmuss, Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien"; 233 Seiten.
[5]) Rouquette, S. 102. — Mitteilg. des Archivs f. Schiffbau und Schiffahrt, 1. 5. 1918. — Tableau Général 1913, II, S 66.
[6]) Tableau Général 1913, II, S. 66.
[7]) Tableau Général 1913, II, S. 30.
[8]) Tableau Général, 1913 II, S. 66.
[9]) Labruyère, S. 365. — Enquête Hérubel; Leconte, S. 6—18.
[10]) Leconte, S. 28, S. 70.
[11]) Lloyd's Register 1925/26, 1928/29.
[12]) Lloyd's Register 1925/26.
[13]) Lloyd's Register 1929/30 II, S. 1179.
[14]) L'Information, 28. 7. 1922. — Dépêche Coloniale, 1514.20; 20. 10. 1920; 20. 7. 1923; 3. 11. 1923.
[15]) Wirtschaftsdienst, 14. 8. 1925.
[16]) Tableau Général, 1913 II, S. 66; 1924 II, S. 61; 1926 II, S. 56.
[17]) Tableau Général, 1913 II, S. 30; 1924 II, S. 26; 1926 II, S. 30.
[17a]) Nach Lloyd's Reg. 1928 — zitiert in Hansa 48/8 1928, S. 1341.
[18]) Lloyd's Register 1929, II, S. 480—83.
[19]) Hansa, 25. 1. 1930, S. 217.
[20]) Hansa, 22. 2., S. 344, und 8. 3. 1930, S. 435.
[21]) Hansa, 1. 9. 1928, S. 1426; 11. 1. 1930, S. 129/130.
[22]) Hansa, 22. 2. 1930, S. 344.

Kapitel 8.

[1]) Über die Einrichtung der „Inscript. marit.":
Morael, S. 23 u. folgd.
Cloarec, S. 192—198.
[2]) Fairplay 15. 7. 20, 20. 1. 21.
[3]) Labruyère, S. 34—61.
[3a]) Daniélou, S. 33 ff.
[4]) De Monzie, S. 27 u. folgd.
[5]) Revue de la Marine marchande, Dez. 1919, S. 603.
[6]) Tableau Général, 1926 II, S. 30.
[7]) Hansa, 22. 12. 1928.

Kapitel 9.

[1]) Lloyd's Register 1912.
[2]) Artikel 9 des Ges. von 1893, zitiert bei Guckenmuss, S. 57.
[3]) Tableau Général, 1913 II, S. 66.
[4]) Geschäftsberichte der Reedereien: Wirtschaftsdienst 23. 3. 1927; 4. 1., 21. 6., 28. 6., 11. 11., 15. 11. 1918; 22. 8. 1919. Hansa, 29. 6. 1918. Moniteur de Commerce, 7. 10. 1916.
[5]) Rouquette, S. 82 u. folg. — Deutsche Auswanderer-Zeitung, April 1920 — Cloarec, S. 23.
[6]) Cloarec, S. 101 u. folg. — Rouquette, S. 66, 103. — Henri Mazel in der Revue de la Marine Marchande, April 1919.
[7]) Labruyère, S. 105—200.
[8]) Tableau Général, 1924 II, S. 74; 1926 II, S. 60.
[9]) Hansa, 13. 3. 1925. — Wirtschaftsdienst, 24. 4. 1925.
[10]) Geschäftsberichte der betreffenden Reedereien und Berichte französischer Banken über dieselben.
[11]) Fairplay, 17. 11. 1921.
[12]) Fraissingea, S. 16.
[13]) Tableau Général, 1924 II, S. 75; 1926 II, S. 61.
[14]) Berl. Lok. Anz. 29. 4. 1930.

Kapitel 10.

[1]) Die gesamten folgenden Angaben stützen sich auf: Mitteilungen französischer Banken aus den Geschäftsberichten der Reederei, Berichte des engl. Überseehandels-Departements; Paris, 1924, 5102—106. Wirtschaftsdienst 27. 9. 1918; 25. 7. 1919.
[2]) Engl. Überseehandelsbericht 1928, S. 208/209.
„Hansa" 31. 12. 1927, S. 2125.
[3]) Wirtschaftsdienst 7. 5. 20, 30. 9. 21, 16. 12. 21, 18. 8. 22, 25. — „Hansa" 26. 4. 24.
[4]) Nach Angaben in der franz. Abg.-Kammer, zitiert in „Hansa" 31. 12. 27, 5. 2. 25.

Kapitel 11.

[1]) Tableau Général I, S. 63 und 67 des entspr. Jahrganges, 1926 II, S. 28.
[2]) Kähler, S. 11—14.
[3]) Vortrag von Dr. Kiep auf dem 12. deutschen Seeschiffahrtstage, am 30. März 1925.
[4]) Vallet, „Un Nouvel Aperçu du Problème Colonial", Paris 1925.

Lebenslauf.

Ich wurde am 28. März 1900 in Charlottenburg als Sohn des Ingenieurs Ludwig Plötzer geboren. Meine Schulbildung erhielt ich in dem Charlottenburger Schiller-Realgymnasium, das ich bis zur Oberprima besuchte. Nach Ablegung der Reifeprüfung im Sommer 1918 erfüllte ich bis zum Dezember des Jahres meine Militär-Dienstpflicht.

Danach studierte ich zunächst 4 Semester Philologie — englische und französische Sprachwissenschaft —, alsdann 9 Semester Volkswirtschaftslehre, Rechts- und Staatswissenschaften. Während dieser Studienjahre war ich mehrmals zeitweilig in Erwerbsstellungen tätig, um meine inzwischen verwitwete Mutter wirtschaftlich zu entlasten.

Meine Universitätslehrer waren besonders die Herren Geheimrat Prof. Dr. Hermann Schumacher und Prof. Dr. Ludwig Bernhard. Im Jahre 1928 erwarb ich in Berlin nach bestandener Staatsprüfung den Grad als Diplomvolkswirt, und im Jahre 1930 absolvierte ich ebenfalls in der Berliner Universität die Prüfung zum Dr. rer. pol. — unter Vorlegung meiner Dissertation über „Die französische Seeschiffahrt unter dem Einflusse des Weltkrieges“.

Druck: Schiffahrtsdruckerei Schroedter & Hauer, Hamburg 11, Steinhöft 3